

VŠB – Technická univerzita Ostrava

Fakulta strojní

Institut dopravy - Ústav letecké dopravy

Metodický postup založení letecké společnosti

Methodology of Airlines Founding

Student:

Zlata Wojnarová

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. David Schwarz

Ostrava 2012

Zadání bakalářské práce

Student: **Zlata Wojnarová**
Studijní program: B3712 Technologie letecké dopravy
Studijní obor: 3708R037 Technologie provozu letecké techniky
Téma: Metodický postup založení letecké společnosti
Methodology of Airlines Founding

Zásady pro vypracování:

1. Historický vývoj leteckých společností
2. Letecké společnosti dnešních dnů v ČR
3. Současný stav leteckých společností ve světě
4. Postup při založení letecké společnosti

Seznam doporučené odborné literatury:

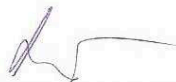
1. KERNER, Libor, et al. Provozní aspekty letišť. [s.l.]. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2003. 270 s. ISBN 8001028410.
2. ŽIHLA, Zdeněk, et al. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. [s.l.]. Brno: CERM, 2010. 302 s. ISBN 978-80-7204-677-5.
3. PRUŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007. 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Schwarz**

Datum zadání: 16.12.2011

Datum odevzdání: 21.05.2012



doc. Ing. Vladimír Smrž, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Ing. Radim Farana, CSc.
děkan fakulty

Místopřísežné prohlášení studenta

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci včetně příloh vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.

V Ostravě

.....

podpis studenta

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámená s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo.
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen „VŠB-TUO“) má právo nevýdělečně ke své vnitřní potřebě bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě uložena v Ústřední knihovně VŠB-TUO k nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje kvalifikační práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna.
- v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).
- beru na vědomí, že odevzdáním své práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, bez ohledu na výsledek její obhajoby.

V Ostravě:

.....

podpis

Jméno a příjmení autora práce:

Zlata Wojnarová

Adresa trvalého pobytu autora práce:

Sosnová 390, Dolní Lištná, Třinec 739 61

Poděkování

Chtěla bych především poděkovat vedoucímu své bakalářské práce panu Ing. Davidovi Schwarzovi, panu Ing. Josefu Pospíšilovi a Aeroklubu Frýdlant nad Ostravicí za poskytnuté informace, materiály a za drahocenný čas, který mi věnovali a byli ochotni mi pomoci s mou bakalářskou prací.

ANOTACE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

WOJNAROVÁ, Z. *Metodický postup založení letecké společnosti: bakalářská práce*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy - Ústav letecké dopravy, 2012, 92 s. Vedoucí: Ing. Schwarc, D.

Bakalářská práce se zabývá metodickým postupem založení letecké společnosti. V úvodní části je historický vývoj leteckých společností. V další části jsou letecké společnosti dnešních dnů v České republice a dále pak současný stav leteckých společností ve světě. V poslední části je popsán postup při založení letecké společnosti.

ANNOTATION OF BACHELOR THESIS

WOJNAROVÁ, Z. *Methodology of Airlines Founding: Bachelor Thesis*. Ostrava: VŠB - Technical University of Ostrava, Faculty of Mechanical Engineering, Institute of Transport - Department of Air Transport, 2012, 92 p. thesis head: Ing. Schwarc, D.

This bachelor work deals with the methodic procedure of founding an air transport company. In the introduction, there is the historic development of an air transport company. In the following part there are presented air transport companies in the Czech Republic, and further on the present state of air transport companies in the world. In the concluding part, the procedure of how to found an air transport company is described.

Obsah

Cíle bakalářské práce.....	9
1. Úvod.....	10
2. Historický vývoj leteckých společností.....	11
2.1 První letecké společnosti pro dopravu cestujících.....	12
2.2 Válečná letadla přestavěná na civilní.....	14
2.3 Jižní polokoule	15
2.4 Rozvoj letectví v USA	15
2.5 Počátek nočních letů	17
2.6 Začátek řízení letového provozu.....	17
2.7 První letušky na palubě.....	18
2.8 Cestování „proudáky“	20
2.9 Počátek proudových dopravních letadel v civilním letectví.....	20
2.10 Proudová letadla na vrcholu.....	21
2.11 Nadzvuková rychlost.....	23
2.12 Reálný pohled.....	25
3. Letecké společnosti dnešních dnů v ČR.....	27
3.1 Společnosti se sídlem v ČR provozující obchodní leteckou dopravu.....	27
3.2 České aerolinie, a.s.	30
4. Současný stav leteckých společností ve světě.....	36
5. Postup při založení letecké společnosti.....	40
5.1 Úvod.....	40
5.2 Letecké práce	41
5.3 Obchodní letecká doprava.....	43
5.4 Postup při zakládání letecké společnosti	48
6. Hodnocení cílů	61
7. Závěr.....	62

Seznam použitých zkratek	63
Seznam obrázků.....	65
Seznam grafů	66
Seznam tabulek.....	67
Seznam použité literatury	68
Seznam příloh	70
Přílohy	71

Cíle bakalářské práce

Prvním cílem bakalářské práce je popis historického vývoje leteckých společností a to od jejich prvopočátku až do dnešní doby.

Druhým cílem je popis současného stavu leteckých společností jak v České republice, tak i ve světě.

Třetím cílem mé bakalářské práce je sestavení dokumentace potřebné pro založení letecké společnosti a samotný postup.

1. Úvod

V této bakalářské práci je popsán historický vývoj leteckých společností, současný stav leteckých společností v České republice i v zahraničí a konečně celkový metodický postup založení letecké společnosti. Jako příklad jsem uvedla tento postup aplikovaný na založení fiktivní letecké společnosti Wojnar Air, a.s., která podává na Úřade civilního letectví České republiky žádost o vydání povolení k provozování leteckých prací. Na tomto příkladě je jasné vidět co všechno žadatel musí splnit a co všechno potřebuje k tomu, aby získal povolení k provozování letecké společnosti a jak celý postup probíhá.

Společnost Wojnar Air, a.s. byla zapsána v obchodním rejstříku České republiky a podala žádost o vydání povolení k provozování leteckých prací na Úřadě civilního letectví České republiky. K tomu byla povinna podat veškeré potřebné přílohy a informace. Pro účely provozování leteckých prací tato společnost bude využívat dva typy letounů a to Zlín 142 a Zlín 226. Vzhledem však k velkému rozsahu dokumentace je tento příklad fiktivního založení letecké společnosti možný k vidění na přiloženém CD.

V České republice můžeme provozovat letadla pro všeobecné letectví, leteckých prací nebo v rámci obchodní letecké dopravy.

2. Historický vývoj leteckých společností

Po konci první světové války se v Evropě začaly zavádět první pravidelné letecké služby pro dopravu cestujících. V srpnu roku 1919 byla zahájena první pravidelná letecká služba mezi Londýnem a Paříží. Vyžadovala však velice otrlé zákazníky. Cestující totiž létali v otevřených kabinách a proti chladu si museli obléknout ochranné obleky. V případě špatného počasí letadla nelétala. Často se stávalo, že letadla musela nouzově přistát v polích kvůli doplnění paliva nebo opravě letadla. Za tuto adrenalinovou službu cestující zaplatil 42 liber, což byl jeho přibližně půlroční výdělek.

Cestujícím však brzy tyto zážitky „let kabrioletem“ skončily. Na evropských linkách začaly létat letadla s uzavřenými kabinami, ale ani ty nebyly dokonalé. Cestující byli vystaveni ohlušujícímu rámusu, nesnesitelným otřesům a turbulencím, vedru nebo naopak ledovému chladu. V případě špatným povětrnostním podmínkám letadla stále nelétala, ale nouzová přistání už nebyla tak častá. Letecká doprava však na druhou stranu cestujícím mohla nabídnout obrovské vzrušení, pocit dobrodružství a nadřazenosti, nové osobní zkušenosti, pohled na zem z ptáčích perspektivy a ukázat jim nejmodernější techniku. Výhodou letecké dopravy byla sice vyšší rychlost ale ve srovnání s vlakovou dopravou, která spojovala evropská města, byla tato výhoda do velké míry smazána časem, který cestující strávili na cestách na letiště a z něj. Létání pro cestující zůstalo na dlouhou dobu nepohodlným, drahým a ne úplně spolehlivým způsobem cestování. Letecká doprava byla proto ztrátová. Dalším důvodem, který přispěl k této situaci letecké dopravy bylo, že žádné letadlo neuneslo tolik cestujících na palubě letadla, aby to pokrylo veškeré náklady. Když se po válce začaly rozvíjet letecké dopravní služby, tak to nebylo kvůli velké poptávce, ale spíše kvůli zoufalým snahám výrobců letadel, kteří po skončení války hledali jiné využití pro letadla, které vyrobili. Doprava cestujících pro ně byla praktickou alternativou proti bankrotu. Vzniklé počáteční společnosti pro dopravu cestujících přežívaly však jen díky evropským vládám, které byly ochotné leteckou dopravu podporovat. První piloti leteckých společností byli vojenští piloti. Ti měli představu, že civilní létání smaže hranice a rozdělení světa na národní státy. V roce 1919 rozhodla Pařížská konvence, že „svobodné a univerzální užívání“ vzduchu nevznikne. Byl to první pokus o vytvoření pravidel pro mezinárodní letecký provoz. Ten také jasně stanovil, že každý stát má úplnou zodpovědnost

za vzdušný prostor nad svým územím. Tím měly státy pod svou vládou plně podřízen vývoj letectví. Evropské vlády aktivně podporovaly dopravní letectví, protože zde šlo hlavně o soutěž v národní prestiži a národní obraně. Všechny státy udržovaly leteckou techniku a výrobní kapacity, a to především proto, že počítaly s budoucí možnou válkou. Samozřejmě využívali letadla také jako prostředek ke spojení mezi ostatními státy a navazování mezinárodních vztahů.

Evropské aerolinie byly zaopatřeny evropskými vládami například prostřednictvím pošty. Evropské vlády nabídly aeroliniím podpory ve smyslu výnosných smluv o dopravě pošty a také chránily své aerolinie před konkurencí, když zavedli předpisy, které jim zaručily monopolní práva k provozování letecké dopravy.

Státem, který se stal špičkou v letecké dopravě cestujících ve 20. letech a to jak v Evropě tak i ve světě, bylo Německo. Spojenci ještě mnoho let po válce omezovali Německo v civilním letectví a úplně mu zakázali provozovat letectví vojenské. Pro Německo to proto byl obrovský výkon stát se vedoucím příčky civilní letecké dopravy. ^[1]

2.1 První letecké společnosti pro dopravu cestujících

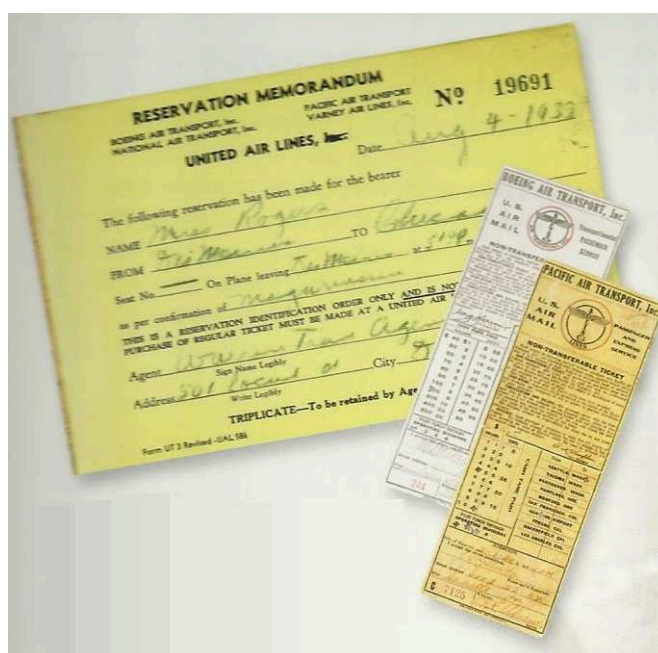
5. února roku 1919 začala německá společnost Deutsche Luft-Reederei jako první leteckou dopravu cestujících. Tři dny po Deutsche Luft-Reederei, začala francouzská společnost Farman leteckou dopravu na lince Paříž – Londýn. Po celá 20. léta Německo rozvíjelo svou leteckou dopravu tím, že zvětšovala síť leteckých tratí, které se táhly do Skandinávie, do Sovětského svazu a také do Středomoří. Začátky leteckých společností byly skromné. V roce 1923 tyto letecké trasy létaly jen dvě společnosti. Byla to letecká společnost Junkers a druhá společnost byla financována skupinou loďařských společností a bankéřů. Obě byly dotovány německou vládou, která je v roce 1926 přinutila ke spojení do jedné velké národní letecké dopravní společnosti Deutsche Luft Hansa, která se v roce 1934 přejmenovala na LuftHansa.

LuftHansa byla nyní největší leteckou dopravní společností světa. Čtyřicet procent celosvětové letecké dopravy cestujících připadalo právě na LuftHansu. Provozovala také leteckou poštu. Tu poté začala provozovat i v noci, a to tím, že letecké trasy byly vybaveny

majáky. Napodobili tak Spojené státy, ve kterých se takto létalo dříve než v Evropě. Dalším krokem vpřed v roce 1929 bylo cvičení pilotů létat podle přístrojů a komunikovat s řídícími pomocí rádia na palubě letadla.

Francie si nemohla nevšimnout německého úspěchu v pokroku civilní letecké dopravy cestujících a proto začala investovat do svého civilního letectví. Británie na tom byla s financováním svých aerolinií hůře. Po několika sporech s leteckými společnostmi však britská vláda začala s finanční podporou leteckých společností. Jak ve Francii tak i v Británii tato podpora vlády civilnímu letectví velice pomohla a došlo ke vzniku a vzrůstu společností jako je Air France ve Francii, která byla založena v roce 1933 nebo také BOAC v Británii, založené v roce 1939.

Letectví byla prestiž státu, proto i malé evropské státy měly své vlastní letecké společnosti. V Nizozemsku byla založena v roce 1919 letecká společnost Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM). KLM se mohlo pochlubit nejlepšími a nejmodernějšími dopravními letadly té doby. ^[1]



Obr. 2.1- Letenky té doby ^[1]

2.2 Válečná letadla přestavěná na civilní

Přestavěná válečná letadla jako bombardéry nebo průzkumné letadla se využívala po válce pro dopravu cestujících. Ti zažili létání například na balkonových sedadlech v otevřené přídi. Měli sice exkluzivní výhled, ale byli vystaveni všem meteorologickým jevům. Takhle samozřejmě cestující nemohli létat do nekonečna. Došlo tedy k výrobě letadel, určených přímo pro civilní leteckou dopravu cestujících. Byly vyráběny jak dvouplošníky, které využívali Britové a Francouzi, tak i modernější jednoplošníky, využívané Němci a Nizozemci.

Tyto letadla, která byla určena speciálně pro leteckou dopravu cestujících už byly vybaveny polštářovanými sedadly, umístěnými u okna s krásnou vyhlídkou. Cestující konečně mohli zažít pohodlný zážitek, který ovšem byl doprovázen hlukem z motorů a otřesům, když letadlo prolétávalo turbulencí. Cestující dostali při nastupování do letadla papírový sáček v případě nevolnosti. V roce 1934 se letadla začala vyrábět i s vytápěnými kabinami, o čemž ujišťovala cestující i Mezinárodní letecká příručka.

Létání bylo považováno za luxusní zážitek, proto si letecké společnosti zakládaly na propagaci svých letů. Na některých tratích se začaly podávat i obědy se šampaňským. V roce 1925 došlo k prvnímu němému filmovému představení na palubě letadla za letu společnosti LuftHansa.^[1]



Obr. 2.2 – Obraz přepychu na palubách^[1]

2.3 Jižní polokoule

Rozvoj letecké dopravy nejvíce probíhal v Evropě, ale dotkl se i méně osídlených částí světa. Řeč je o Austrálii, která neměla rozvinuté ani žádné jiné druhy dopravy a měla obrovské vzdálenosti mezi městy. Tudíž je logické, že letecká doprava byla zde přímo nutná. Založit leteckou společnost právě tady napadlo dva piloty, kteří se vrátili z války v Evropě. V roce 1920 založili společnost Queensland and Northern Territory Aerial Services Limited (Qantas). Létalo se mezi dvěma městy, která jsou od sebe vzdálená necelých 1000 km. To by ale nestačilo pro ziskový chod této letecké společnosti. Byla závislá na vládních dotacích a smlouvě pro dopravu letecké pošty. Přišli také s nápadem létajících lékařů, kterým Qantas poskytoval své letecké služby.

Dalším kontinentem, kde došlo k rozvoji letecké dopravy byla Jižní Amerika. Dokonce můžeme říci, že zde probíhal vývoj daleko rychleji než v Severní Americe. Je zde totiž stejný problém jako v Austrálii a to velké vzdálenosti mezi městy. První leteckou společností byla Scadta, která byla založena v Kolumbii v roce 1919 a letecké služby cestujícím začala provozovat v roce 1920.^[1]

2.4 Rozvoj letectví v USA

Důvodem pomalého rozběhu letectví v USA byli svým způsobem i občané Ameriky. Ti nebyli přesvědčeni, že létat letadly je v něčem výhodné. Obdivovali sice techniku, kousky leteckých kaskadérů ale přesto dávali přednost železniční dopravě před leteckou.

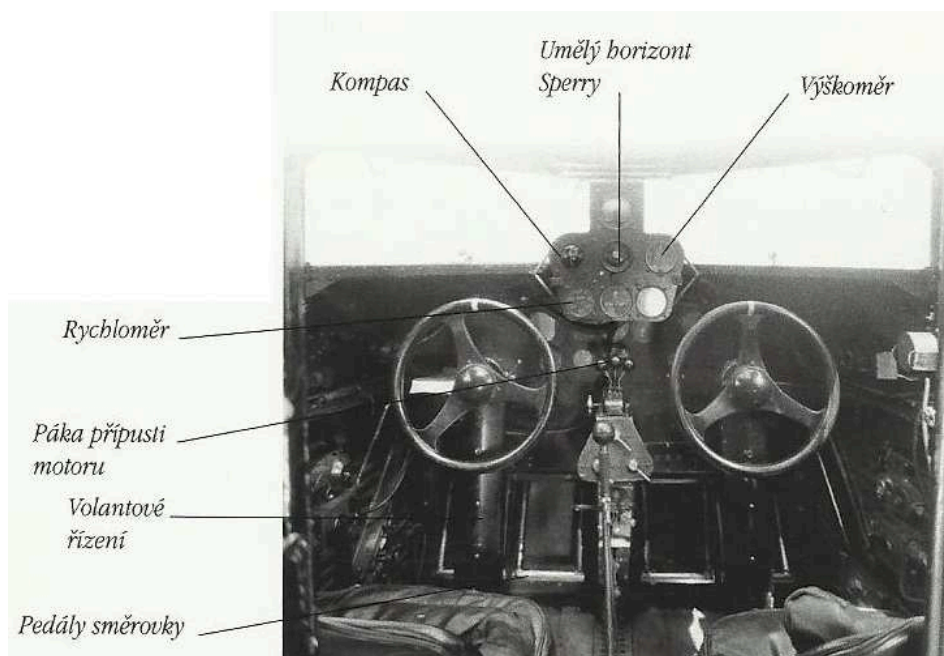
Americká vláda nepodporovala ani se nijak nezajímala o dopravní létání. Až v roce 1925 došlo ke změně. Vláda předala státní síť letecké pošty do rukou soukromým leteckým společnostem. Žádné takové společnosti ale v té době ještě neexistovaly, proto vláda musela stanovit nové podmínky, ve kterých by tyto společnosti mohly vznikat a rozvíjet se. Samozřejmě vláda Spojených států chránila své nově vzniklé letecké společnosti před konkurencí, tak jak to dělaly všechny státy v Evropě.

Nejdůležitějším problémem byla nedůvěřivost Američanů v leteckou dopravu. Proto bylo nutné jejich pohled na letectví změnit a přesvědčit je o tom, že létání je bezpečný druh dopravy. Americká vláda vytvořila nový zákon o leteckém obchodu, ve kterém je popsáno,

které typy letadel a kdy mají procházet prohlídkami a zkouškami a musí získat patřičné certifikáty. Dále se zákon vztahuje na veškerý letecký personál, jako jsou piloti a mechanici, kteří nejenom museli projít lékařskou prohlídkou ale také museli vlastnit licenci, kterou získali po úspěšném složení zkoušky. Piloti však mohli o svou licenci přijít, v případě že se prokázalo, že pilot létá nebezpečně a ohrožuje někoho dalšího. ^[1]



Obr. 2.3 – Letoun Ford 5-AT Tri – Motor ^[1]



Obr. 2.4 – Primitivní přístrojové vybavení letounu Ford ^[1]

2.5 Počátek nočních letů

Amerika předběhla Evropu díky rozvoji právě nočních letů. To je posunulo do vedoucí pozice co se týče letecké vyspělosti. Americké trasy, kterých bylo zhruba 28.000 km, byly ve 30. letech již osvětleny a cestující i pošta mohly létat od pobřeží k pobřeží. Samozřejmě i s tímto se rozvíjelo vybavení jak na palubě letadel tak i vybavení pro pozemní řídicí stanoviště. Podél leteckých tras, které vedly celými Spojenými státy, byly nainstalovány i rádiové navigační stanice. Pro dopravní piloty se během těchto 30. let stalo létání podle přístrojů „po paprsku“ běžnou praxí. ^[1]

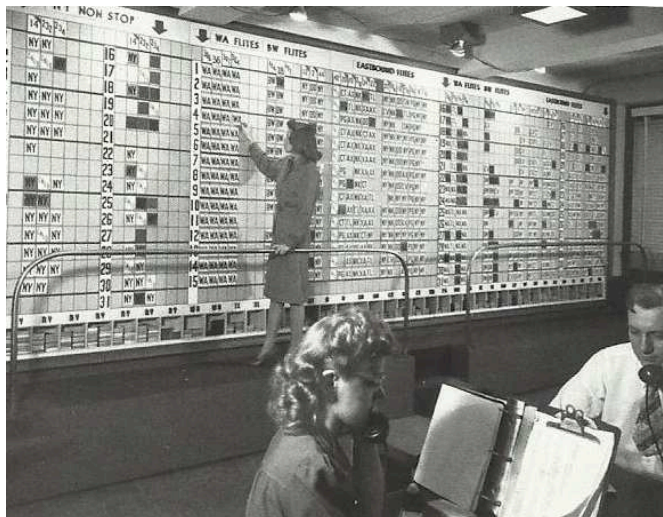
2.6 Začátek řízení letového provozu

S rozvojem létání ve dne i v noci se zvětšovala hustota letadel ve vzduchu i na zemi. Proto bylo nutné vytvořit nový způsob řízení těchto letadel, aby nedošlo k případným haváriím. Z počátku vypadalo řízení letového provozu poněkud komicky. Řídicí stál na nějakém viditelném místě na letišti a mával červeným nebo zeleným praporkem, aby dal letadlu signál, zda může vzlétat nebo přistávat. Toto řízení letového provozu však bylo za špatného počasí úplně zbytečné a neúčinné.

První řídicí věž byla postavena na letišti v Clevelandu a to v roce 1930. Ta byla už vybavena rádiem, přes které měli řídicí letového provozu spojení s letadly a mohli jim vydávat povolení ke vzletu a přistání. Rádio se využívalo také i informacím o poloze letadla, které si řídicí zapisovali na své mapy, umístěnými na pracovišti řídicí věže. V následujících letech se začaly řídicí věže stavět i na dalších velkých letištích.

Neexistoval však žádný způsob řízení letadel. Letadla přilétala k letišti a často se stávalo, že nad letištěm se sešlo několik letadel najednou. Nebylo stanoveno žádné pořadí a letadla se předbíhala na přistání. Dispečeři proto měli dost práce s vlastním řízením letového provozu, ale i přesto museli dělat další práci jako odbavovat zavadla apod. Tato situace byla s rostoucí hustotou letadel již neúnosná. Před vzletem byly společnosti povinny odevzdat řídicímu stanovišti plán letu a piloti během letu byli povinni hlásit svou polohu. Tím mohli řídicí letového provozu zaznamenávat jejich průběh letu a předpokládat přílet v čase. Pokud by se stalo, že by přiletěly letadla současně, věděli to řídicí včas a mohli zasáhnout vydáním instrukcí. Jejich práce se tím usnadnila a uklidnila. Určitá moc

dispečerů se však nelíbila pilotům, kteří byli do této doby zvyklí létat podle svého uvážení. Postupem času si všichni museli zvyknout a přijmout fakt, že určitý pořádek je pro dobro a bezpečnost všech. ^[1]



Obr. 2.5 – Stavová tabule v dispečerském sále ^[1]

2.7 První letušky na palubě

Cestující začali konečně vnímat létání jako bezpečný, rychlý a pohodlný druh dopravy. Proto bylo za potřebí jim zajistit i příjemný průběh letu. O to se zasloužila jedna mladá zdravotní sestra, která přišla s nápadem, že přítomnost žen na palubě letadla cestující povzbudí, naláká a dodá pocit bezpečí. Vzhledem k tomu, že cestující byli ve většině případů pouze muži, přesvědčila Ellen Churchová leteckou společnost Boeing Air Transport, aby přijali ženy na paluby svých letadel jako stevardky. Tento nápad se cestujícím velmi zalíbil. Rychle se rozšířily chvályhodné zprávy a proto i další letecké dopravní společnosti začaly stevardky zaměstnávat.

Ve 30. letech už cestující počítali s určitým standardem letu. Vyžadovali pohodlí, pohodu a také svým způsobem jakýsi luxus. Kabiny letadel byly dřevem obloženy, vybaveny pohodlnými čalouněnými sedadly a lampičkami se stínidly. Bylo již standardem jídlo a pití podávané za letu v porcelánových talířích a šálcích. V kabině byl umístěn i rychloměr a výškoměr, aby měli cestující informace o letu. Letušky pak dále informovaly cestující o dalších zajímavostech během letu. Kabiny letadel sice byly vytápěny ale nebyly

až natolik účinné. Proto stewardky měly připraveny pro cestující polštáře a deky. Stále nebyly vyřešeny problémy s tvrdými nárazy při přistání. Sedadla totiž nijak netlumila nárazy a vibrace. Letadlo ve špatném počasí někdy velmi houpalo a drncalo. Pro případy, že cestující by dostal během letu letadlovou nemoc, byly připraveny pod sedadly takzvané krkací hrnky. Dalším nevyřešeným problémem byl hluk z motorů. Jediným řešením té doby byly zátky do uší, které cestující při nástupu na palubu letadla dostali od stevardek. Dalším pestrým zážitkem bylo použití WC. Záchod byl vytvořen z kruhové plechové roury, pod kterou byla vyříznutá díra, takže cestující měl výhled až na zem.

Pohodlnější verzí pak bylo dvouplošnickové letadlo Curtiss Condor. Nebylo vzhledově tak hezké jako třímotorový Boeing, ani nebyl tak výkonný, ale za to byl zdaleka pohodlnější. Bylo to starší letadlo, které mělo problémy s námrazou, či sklony k požárům motorů ale jeho trup byl natolik široký, že se mohl chlubit dvanácti lůžky na palubě určené pro noční lety. Na své palubě měl nainstalován také rozhlas, kterým mohli cestující poslouchat hudbu nebo zprávy. Nebylo to však proto, aby cestující byli spokojeni z kulturní vložky, byl to spíše odkaz konkurenci, čímž se Condor chlubil, že na palubě letadla není takový obrovský rámus z motorů jako u třímotorových konkurentů. ^[1]



Obr. 2.6 – Služba prvních letušek na palubách ^[1]

2.8 Cestování „proudáky“

Obrovský rozmach v letecké dopravě cestujících zaznamenali i letecké společnosti a výrobci letadel. Viděli v tom budoucí možné obrovské zisky. Na trh přišel Boeing s novým typem 307 Stratoliner, který představil letoun s přetlakovanou kabinou, novými přeplňovanými motory a tím pádem i s možností létat „nad počasím“. To samozřejmě znamenalo další výhodu pro cestující, co se týče pohodlí. Letecký výrobce Douglas představil svůj nový typ DC-4, což bylo letadlo se čtyřmi motory a DC-6, také čtyřmotorové letadlo, které však již mělo přetlakovanou kabinu. Poté však přišla válka na Pearl Harboru a veškerá výroba civilního letectví byla zakázána. Nyní se soustředilo pouze na výrobu vojenských letounů. Veškerá civilní letadla a také aerolinie sloužily nyní armádě.

Válka na nějakou dobu pozastavila výrobu civilních letadel a chod leteckých společností pro dopravu cestujících, ale technologie, navigace, radary a komunikace šly velmi rychle kupředu.

Výrobci letadel najednou byli schopni vyrobit neskutečné množství letadel během velmi krátké doby. V roce 1941 vlastnily letecké společnosti v Americe pouze 322 letadel. Během jen dalších 4 let vyrobili 11.000 dalších kusů letounů. Vylepšeny musely být i letiště. Bylo potřebné, aby tyto velká letadla mohly přistávat již na zpevněné plochy. Proto se začaly budovat betonové vzletové a přistávací dráhy. Strach, že s tolika letadly nebude mít kdo létat, byl zbytečný. Po válce měly společnosti spousty kvalifikovaného personálu.^[1]

2.9 Počátek proudových dopravních letadel v civilním letectví

Vrtulová letadla měla velice výkonné motory s obrovským doletem za velmi krátký čas. Ovšem v 50. letech už tyto motory dosáhly svého maxima a již nedostačovaly. Výrobci letounů chtěli dosáhnout ještě větších výsledků. Proto se začalo uvažovat nad použitím proudových motorů v civilním letectví.

Pro leteckou dopravu s cestujícími se však hledala co největší bezpečnost a co nejmenší náklady. Proudové motory však spotřebují masové množství paliva a navíc také potřebují více pozornosti od mechaniků než vrtulové stroje. Z těchto důvodů, Amerika možnost létat s proudovými motory v civilním letectví nebrala vážně a raději věnovala

pozornost svým zaručeným vrtulovým letadlům. Jediným odvážným státem byla Británie. Ta přišla prvně s turbovrtulovými motory a poté i s motory proudovými. Tím se dostala na vedoucí pozici.

Z toho vyplývá, že turbovrtulové motory byly jen přechodnou stanicí před nástupem proudových motorů. Turbovrtulové motory měly oproti proudovým menší spotřebu paliva. Mezi cestujícími bylo turbovrtulové letadlo Vickers Viscount, které bylo vyrobeno v roce 1950, velice oblíbené. To si zasloužilo možná díky své tichosti oproti pístovým letounům.

Sovětský svaz překvapil celý svět svou mohutností. Vyrobil letoun Tupolev Tu-114, který byl největším civilním letadlem té doby. Měl místo pro 170 cestujících a jeho dolet byl až 8.800 km. Nepotřeboval dokonce ani jedno mezipřistání a letěl rychlostí až 770 km/h. Jeho konkurentem se stal až Boeing 747.^[1]

2.10 Proudová letadla na vrcholu

Zvětšující se hustota přepravených cestujících a stále větší a rychlejší letadla si žádala i větší bezpečnostní podmínky, lepší přístroje a navigační systémy. Vzhledem k tomu došlo k zabudování prvního autopilota do letadel. Prvním přistáním civilního dopravního letadla s autopilotem došlo v roce 1964, jednalo se o letadla Caravella.

Létání se stalo během 60. let naprostou běžnou věcí, která byla součástí moderního a dokonce i kulturního života. Létání se stalo hitem. Slavné osobnosti využívaly leteckou dopravu nejen pro jeho rychlou přepravu ale také proto, že se stalo létání obrazem jejich slavného života.

Cílem leteckých společností bylo, aby skončilo všední létání. Chtěli, aby se létání stalo zábavné a sexy. K tomu dopomohly krásné, mladé letušky s dokonalými postavami hýřící sex-appealem. Aerolinie vložily finance do úžasných uniforem pro letušky a daly svým letadlům nové nátěry ve veselých barvách. Toto se veřejnosti líbilo a dostala pocit, že právě s takovými leteckými společnostmi chce létat.



Obr. 2.7 – Letušky hýřící sex-appealem ^[1]



Obr. 2.8 – Atraktivní vzhled letounu DC-8 ^[1]

Nadšení bylo nepřehlédnutelné. Výrobci letadel proto vymýšleli další nové nápady. V 60. letech už bylo jasné, že cesta kudy se bude letectví ubírat je směr nadzvukové rychlosti v civilní letecké dopravě. Již dříve zmíněný DC-3 létal rychlostí 290 km/h, Boeing 707 z 60. let 960 km/h. Jak je patrné, zvyšování rychlostí u letadel bylo až dosud samozřejmostí, tak nebyl důvod si myslet, že by tomu mohlo být v budoucnu jinak. Během vývoje se ukazovaly různé druhy problémů jako například stanovení optimálního poměru

mezi doletem, spotřebou paliva a kapacitou pro cestující. To však brali konstruktéři jako výzvu.^[1]

2.11 Nadzvuková rychlost

Už během 60. let spatřily světlo světa tři nadzvukové dopravní letadla. Prvním byl anglicko-francouzský Concorde, dalším byl sovětský Tupolev Tu-144 a třetím americký Boeing 2707. Ani jeden by však nebyl nikdy vyroben, kdyby tyto projekty nebyly dotovány státy. Náklady na jejich výrobu se rovnalo nákladům měsíčního programu Apollo. Hrdost všech států byla ale natolik vysoká, že byly ochotny financovat tuto výrobu bez jakýkoliv námitek.

První, kdo představil své nadzvukové letadlo byli sověti s letadlem Tu-144, který se uskutečnil v prosinci roku 1968 a hned na to Angličané s Francouzi se svým Concorde. Jejich první let proběhl v březnu roku 1969. Rychlost Concorde se pohybovala okolo rychlosti M2. Američané byli s vývojem trochu pomalejší. Měli ale větší nároky a chtěli, aby jejich Boeing 2707 létal rychlosti M3. Na západě kolovaly zprávy, že Concorde a Tu-144 byly navzájem zkopírovány. Byly si tvarově velice podobné. Z výpočtů návrhu optimálního tvaru nadzvukového letadla bylo jasné, že si musely být podobné, protože z výsledků museli konstruktéři dojít k podobným závěrům. Boeing 2707 měl oproti Concorde a Tu-144 jednu unikátnost navíc. Byla to křídla s měnitelnou geometrií, která Boeingu zajišťovala vyšší rychlost a také i větší kapacitu míst pro cestující. Díky této unikátnosti však došlo k potížím a nakonec byli Američané donuceni od této volby křídel upustit.



Obr. 2.9 – Anglicko-Francouzský Concorde ^[15]



Obr. 2.10 – Sovětský Tu-144 ^[16]



Obr. 2.11 – Americký Boeing 2707 ^[17]

Technické potíže, které během výroby nastaly nebyly příjemné, ale nebylo to ještě nic tak vážného jako ohlas, který nastal ve chvíli seznámení těchto tří velikánů s veřejností. Nastal velký proces protestů na zavedení těchto letadel na pravidelné linky. Nikdo samozřejmě takové negativní ohlasy nečekal. Důvodem byl nárůst hluku v okolí letišť a velké znečišťování ovzduší.

S nástupem proudových motorů v 50. letech byly v New Yorku snadno změněny hlukové normy. V 60. letech došlo ke změně. Bylo naprosto jasné, že nadzvuková letadla dělají větší hluk a to hlavně při vzletech a přistáních, a také byl znám fakt o rázové vlně. Toho se chytli ekologičtí aktivisté a začaly problémy pro nadzvukové letouny.^[1]

2.12 Reálný pohled

Spojené státy se dostaly v roce 1971 do krize a tím pádem se to odrazilo i v civilní letecké dopravě. Přestaly být finančně podporovány technické projekty, jejich vývoj i výroba. Firma Boeing se svým nadzvukovým letounem Boeing 2707 byla na této podpoře státu závislá. Stejný problém řešil i Concorde, který čelil nátlaku veřejnosti a přišel taktéž o finanční podporu státu. K tomu všemu nepřispělo ani zvýšení cen ropy. Nadzvukové letouny měly obrovskou spotřebu paliva, což bylo pro aerolinie zničující.

Sovětské letadlo Tu-144 se v červnu 1973 v Paříži rozpadlo ve vzduchu při vybírání ze strmého klesavého letu. Ve výrobě se však pokračovalo dál i přes tuto tragédii a jeho neekonomický provoz. Nastala další nehoda Tu-144 a tato tragédie ukončila provoz i další vývoj a výrobu těchto i jiných nadzvukových letadel v Sovětském svazu.

Concordu se vedlo mnohem lépe. Začal létat i do New Yorku a tento transatlantický let trval pouhé tři a půl hodiny. Tím ale jak měl obrovskou spotřebu paliva, cena letenky se vyšplhala až do neuvěřitelné výše 6000 liber. To znamenalo, že let Concordem si mohly dovolit pouze velmi bohatí cestující. Po nějaké době byl i tento provoz z ekonomického hlediska dále neúnosný. Jeho provoz skončil v roce 2003.

Cestování nadzvukovou rychlostí je dnes spíše jako rozplynulý sen. Místo stále se zvětšující se rychlostí, došla na řadu hospodárnost. Jak ze strany provozovatelů tak i ze strany cestujících. V dnešní době je civilní letecká doprava směřována právě co

nejhospodárnější cestou pomocí velkokapacitních letadel s co nejnižší spotřebou paliva. Pro cestující je nejdůležitější rychlost, pohodlnost, ale hlavně nižší ceny letenek. ^[1]

3. Letecké společnosti dnešních dnů v ČR

3.1 Společnosti se sídlem v ČR provozující obchodní leteckou dopravu

Provozovatelé letadel, jež jsou držiteli oprávnění pro obchodní leteckou dopravu, můžeme rozdělit podle způsobu provozu na dvě základní části, a to na provozovatele pravidelné letecké dopravy a provozovatele nepravidelné letecké dopravy.

Rozepsaný seznam všech držitelů oprávnění pro provádění obchodní letecké dopravy vydané Úřadem pro civilní letectví České republiky ve smyslu § 67 Zákona 49/1997 Sb. (Zákon o civilním letectví) k dopravě osob, zvířat, zavazadel, věcí a pošty letadly za úplatu je uveden v následující tabulce, v nichž je uvedeno zda jde o přepravce, nebo aerotaxi a jaké typy a kolik letounů vlastní. ^[2]

Název letecké společnosti	Druh provozu	Provozované letouny	Počet
ABS Jets, a.s.	Aerotaxi	Embraer Legacy 600	5x
		Bombardier Learjet 60 XR	1x
		Cessna Citation Bravo	1x
Czech Connect Airlines, a.s.	Přepravce	Boeing 737-300	1x
		Boeing 737-400	1x
České Aerolinie, a.s.	Přepravce	Airbus 319-100	9x
		Airbus 320-200	8x
		Airbus 321-200	2x
		Boeing 737-500	8x
		ATR72-202	4x
		ATR42-320/500	7x
Grossmann Jet Service, s.r.o.	Aerotaxi	Embraer Legacy 600	1x
		Hawker 900XP	1x
		Cessna Citation Jet 2	1x
HOLIDAYS Czech Airlines	odnož ČSA	využívá flotily ČSA	
LR Airlines, s.r.o.	Aerotaxi	L 410 UVP-E	1x
Silver Air, s.r.o.	Aerotaxi	L 410 UVP-E20	1x
Travel Service, a.s.	Přepravce	Boeing 737-500	1x
		Boeing 737-800	19x
		Cessna 680 Citation	1x
Aeropartner, a.s.	Aerotaxi	Cessna Citation CJ2	1x
		Cessna C-510 Mustang	1x
Aerotaxi, s.r.o.	Aerotaxi	BEEHCRAFT BE-350 SUPER-KING AIR	1x
		BEEHCRAFT BE-200 SUPER-	1x

		KING AIR	
		Piper PA-44 Seminole	1x
		Cessna C-421C "Golden Eagle"	1x
		Let L 410 UVP-E Turbolet	1x
		Cessna C 210	1x
Air Prague, s.r.o.	Aerotaxi	Beechcraft B200 Super King Air	1x
CTR flight services, s.r.o.	Aerotaxi	Cessna C-510 Citation Mustang	1x
DSA, a.s.	Aerotaxi	Cessna CJ525	1x
		Beechcraft C90	1x
		Piper Seneca	1x
JOB-AIR, s.r.o.	Aerotaxi	8x SAAB 340	8x
QUEEN AIR, s.r.o.	Aerotaxi	Piper P 23 Aztec	1x
		Cessna 525 Citation Jet	1x
Silesia Air, s.r.o.	Aerotaxi	Cessna 560XL Citation XLS+	1x
		Cessna 560 Citation V	1x
		Cessna 525 Citation Jet	1x
		Cessna 560XL Citation Excel	1x
Time Air, s.r.o.	Aerotaxi	pronájem letadel	-
VAN AIR Europe, a.s.	Aerotaxi	LET 410 UVP – E 9	1x

Tab. 3.1 – Seznam leteckých společností v ČR ^[2]

Pozn.: § 69 – aerotaxi – bezprostřední a pohotová přeprava osob, jejich zavazadel věcí a zvířat

3.2 České aerolinie, a.s.

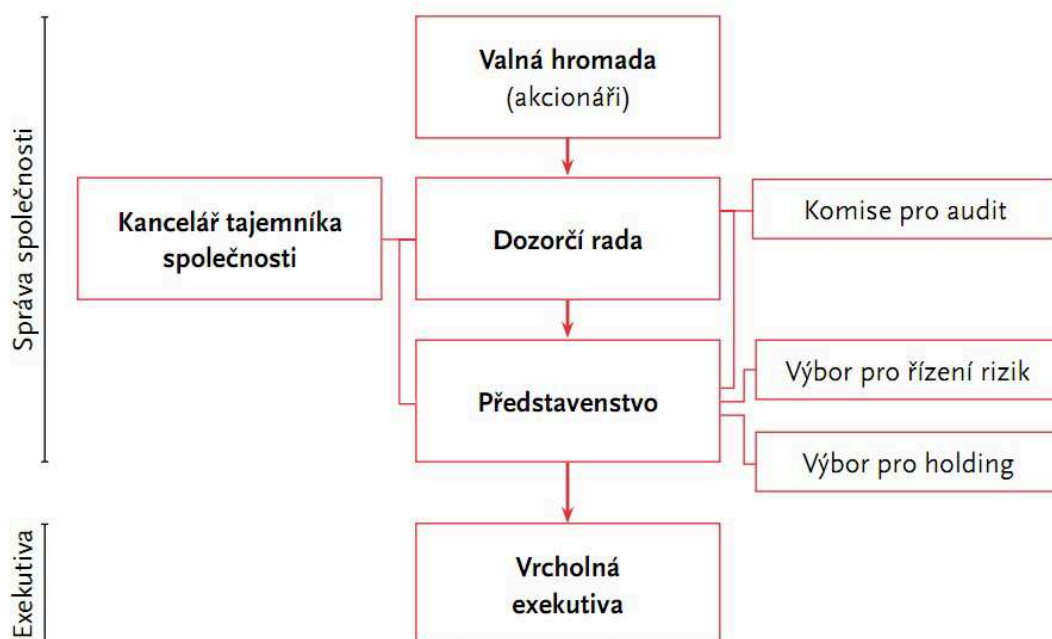
České aerolinie jsou na trhu letecké dopravy již 87 let. Patří mezi pět nejstarších leteckých společností na světě. Poskytují spojení mezi Prahou a většinou velkých měst v Evropě, severní Afrikou, blízkým východem nebo například i Střední Asií. Nabízí celkem spojení do přibližně 100 destinací ve 44 zemích světa.

ČSA poskytují hlavně pravidelnou leteckou dopravu pro přepravu cestujících. Díky svým dceřiným společnostem poskytují i další letecké služby, jako například nepravidelnou charterovou dopravu, odbavení cestujících a letadel, technickou údržbu letadel, výcvik posádek, přepravu zásilek a pošty, služby cestovní kanceláře a agentury práce a spousty dalších.

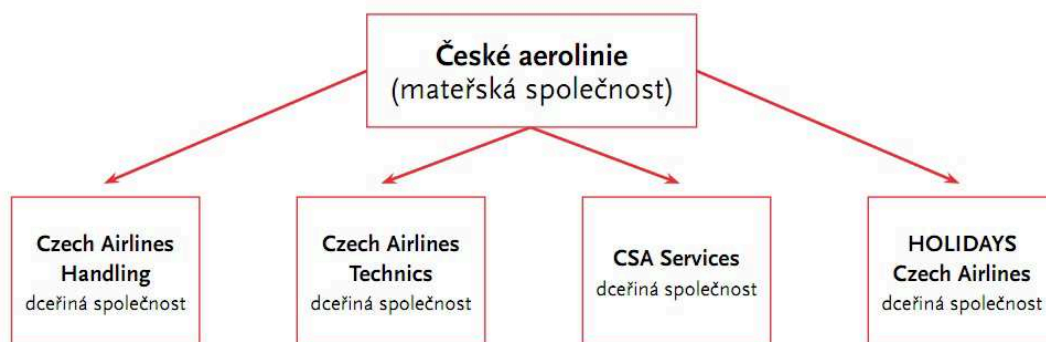
České aerolinie zažívaly těžké chvíle, jako i většina jiných leteckých společností. Byli nuceni snížit náklady, snížit počet dopravních sítí a tím pádem i snížit počet letadel. Museli ustoupit od některých vedlejších druhů podnikání a začít se soustředit hlavně na ten hlavní, a to přepravu cestujících.

Změnu, kterou v nynější době řeší České aerolinie je vznik akciové společnosti Český Aeroholding, jehož součástí by měly být právě České aerolinie, její dceřiné společnosti a Letiště Václava Havla. Aeroholding by měl hlavně všem členům poskytnout velké ušetření nákladů a zvýšení hodnoty majetku státu, který je hlavním akcionářem této společnosti. ^[9]

Organizační struktura ČSA



Obr. 3.1 – Současný model corporate governance v Českých aeroliniích ^[9]



Obr. 3.2 – Organizační schéma skupiny ^[9]

Detailní organizační struktura ČSA



Obr. 3.3 – Detailní organizační struktura ČSA [19]

Letadlová flotila Českých aerolinií

Flotila Českých aerolinií se na začátku roku 2010 skládala ze čtyřiceti devíti letadel. Během roku bylo nutné letadlový park Českých aerolinií poupravit. Na konci roku 2010 tento počet letounů v letadlové flotile Českých aerolinií skončil na čísle třicet devět strojů.

Není to tak, že by jen České aerolinie prodaly některá letadla. Do letadlové flotily totiž na jaře roku 2010 přibyl letoun A319. Ovšem dva letouny B737-400 byly v říjnu převedeny do služeb dceřiné společnosti HOLIDAYS Czech Airlines. Některá letadla byla prodána a další byla vrácená pronajímatelům. České aerolinie mají v plánu svou leteckou flotilu modernizovat, proto chtějí postupem času vyměnit všechna starší letadla za letadla nová typu Airbus. ^[9]

Letadlový park Českých Aerolinií k 31. prosinci 2010

Typ	Rok výroby	Datum převzetí prvního letounu	Počet letounů
A321-211	1997	30.5.2005	2x
A320-214	2001 – 2007	17.3.2005	8x
A319-112	2007 – 2010	8.3.2007	8x
B737-500	1992 - 1999	3.7.1992	9x
ATR72-202	1992	10.4.1992	4x
ATR42-500	2004 – 2005	19.5.2004	7x
ATR42-320	1990	15.5.2000	1x

Tab. 3.2 – Seznam letadlové flotily ČSA ^[9]

Správa a řízení společnosti

Akcionář	Podíl (%)
Ministerstvo financí ČR	95,6898
Česká pojišťovna a.s.	2,2642
Hlavní město Praha	1,5345
Hlavní město Bratislava	0,5115

Tab. 3.3 – Tabulka akcionářů ČSA ^[9]

Náklady a výnosy letecké společnosti ČSA

Výnosy:

	2010 (v tis. Kč)	2009 (v tis. Kč)	2008 (v tis. Kč)	2007 (v tis. Kč)	2006 (v tis. Kč)
Výnosy z hlavních činností	16 906 183	20 381 048	23 280 589 (1 361 438 USD)	24 119 018 (1 188 129 USD)	24 043 597 (1 063 876 USD)
Ostatní provozní výnosy	655 922	159 354	1 493 154 (87 319 USD)	280 931 (13 839 USD)	415 049 (18 365 USD)
Ostatní finanční výnosy	784 118	2 103 906	4 828 407 (282 363 USD)	7 338 470 (361 501 USD)	6 040 934 (267 298 USD)
Celkem	18 346 223	22 644 308	29 602 150 (1 731 120 USD)	31 738 419 (1 563 469 USD)	30 499 580 (1 349 539 USD)

Tab. 3.4 – Výnosy od roku 2006 do roku 2010 ^[9]

Pozn.: Částky z roku 2008, 2007 a 2006 jsou převedeny z měny USD do měny CZK a to podle průměrného kurzu v daném roce. (rok 2008: průměrný kurz 17,1; rok 2007: průměrný kurz 20,3; rok 2006: průměrný kurz 22,6) ^{[10], [11], [12]}

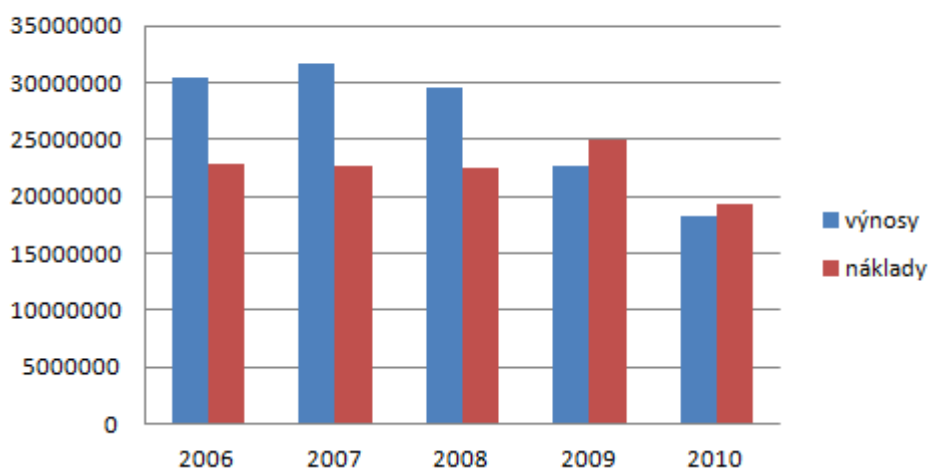
Náklady:

	2010 (v tis. Kč)	2009 (v tis. Kč)	2008 (v tis. Kč)	2007 (v tis. Kč)	2006 (v tis. Kč)
Náklady na materiál, služby a energii	14 255 195	17 597 617	17 192 818 (1 005 428 USD)	17 031 578 (838 994 USD)	17 598 913 (778 713 USD)
Mzdové náklady	3 712 519	4 880 128	4 967 652 (290 506 USD)	5 129 749 (252 697 USD)	4 714 043 (208 586 USD)
Ostatní provozní náklady	301 380	371 100	338 340 (19 786 USD)	427 315 (21 050 USD)	447 480 (19 800 USD)
Ostatní finanční náklady	1 051 188	2 183 215	-3385 (-198 USD)	112 665 (5 550 USD)	35 459 (1 569 USD)
Celkem	19 320 282	25 032 060	22 495 425 (1 315 522 USD)	22 701 307 (1 118 291 USD)	22 795 895 (1 008 668 USD)

Tab. 3.5 – Náklady od roku 2006 do roku 2010 ^[9]

Pozn.: Částky z roku 2008, 2007 a 2006 jsou převedeny z měny USD do měny CZK a to podle průměrného kurzu v daném roce. (rok 2008: průměrný kurz 17,1, rok 2007: průměrný kurz 20,3, rok 2006: průměrný kurz 22,6) ^{[10], [11], [12]}

Náklady a výnosy z roku 2006 až 2010



Graf 3.1 – Náklady a výnosy ČSA od roku 2006 do roku 2010

4. Současný stav leteckých společností ve světě

Létání se stalo běžnou dopravou a vytratilo se z něj to kouzlo čehosi nového, vzrušujícího, výjimečného. Vystihl to přesně Airbus, který již svým názvem dává najevo, že létání se změnilo v jakousi hromadnou vzdušnou dopravu. Spousta cestujících během celého letu ani nedostala šanci se podívat z okna. Letecké společnosti během letu nabízely k prodeji potraviny, nápoje, parfémy, alkohol, kosmetiku a jiné drobné zboží, které nepodléhá celními přírážkami. Možná je to způsob dalšího menšího zisku nebo také způsob, jak cestující během letu zabavit.

Díky letecké dopravě se spousta míst světa začala rozvíjet. Budovala se nová letiště, stavěly se hotely, upravovaly se pláže. Různé poklidné ostrovy se staly cílem turistů. Ceny letenek díky charterovým letům byly nízké a cestující letecké dopravy začali cestovat za účelem dovolené.

Nyní jsou na světě státy, které jsou přímo závislé na cestovním ruchu. Velká města jako Londýn nebo Paříž jsou plná buď turistů nebo také lidí, kteří hledají uplatnění právě zde. I to, že v obchodech nalézáme čerstvé potraviny z různých koutů světa, je pro nás dnes běžnou věcí. Letecká doprava již není zaměřena pouze na dopravu cestujících nebo pošty jak tomu bylo v minulosti ale na obrovskou škálu přepravujícího zboží.

V posledních letech nemůžeme říci, že by se vývoj letecké dopravy zastavil, ale technický rozvoj nebo jakýkoli vývoj vůbec, nijak zásadně nešly kupředu. Ať je to rychlost nebo mohutnost letadel, vše zůstalo stejné. Jedinou změnou v dnešní době je snaha snížit na co nejmenší hodnotu spotřebu paliva letadel, jejich hlučnost a zvětšit jejich dolet. Dnešní letouny jsou schopny uletět až 11.000 kilometrů bez mezipřistání pro tankování paliva. Kde můžeme vidět pokrok, tak jsou palubní přístroje a ovládání letadla a také nové vybavení v řízení letového provozu. Mechanické ovládání bylo nahrazeno elektronickými systémy a palubní desky letounů byly zbaveny velkého počtu budíků ale za to nahrazeny přehlednějšími obrazovkami, zahrnující veškeré potřebné informace o letu. ^[1]

Perspektivy osobní letecké dopravy

Firmy vyrábějící letadla, provozovatelé těchto letadel a veškerí vedoucí aerolinií brali vždy leteckou dopravu jako dobře výdělečnou práci. V dnešní době to není jinak. Je to byznys jako každý jiný. Ovšem nové nápady již nepřichází tak často a velký rozkvět letecké civilní dopravy nás už možná nečeká.

Z historie si můžeme vytvořit obraz toho, že létání se nebude uchylovat směrem zvyšování rychlosti a že nadzvuková rychlost v letecké civilní dopravě již nemá budoucnost. Jedinou možnou variantou je ještě zvětšování kapacity míst pro cestující, o které uvažuje firma Airbus Industries, která od poloviny 90. let hovoří o výrobě letadla „super jumbo“ A3XX, které by bylo schopno přepravit až 600-800 cestujících. Zda bude vyrobeno a bude létat po obloze a zda bude vůbec taková poptávka, aby jeho provoz byl ziskový, zatím není schopen nikdo odhadnout.

Civilní letecká doprava se stala cílem teroristických útoků. Bezpečností nároky na létání se stále zvyšují ale pořád je letecká doprava zranitelná. Je spousta leteckých dopravců, kteří by nebyli schopni udržet svou společnost při životě, kdyby došlo k nějakému chvilkovému přerušení létání nebo ekonomické krizi. Z výzkumu vyšlo, že omezení letecké dopravy by pro lidstvo nemělo až takový vliv. Turisté by cestu na dovolenou vynechali nebo by využili jinou dopravu, lidé využívající leteckou dopravu pro svou práci by vyřídili své pracovní záležitosti přes telefon nebo e-mail. Proto plány na ztrojnásobení počtu přepravených cestujících do roku 2020 musí být brány s rezervou. I přesto všechno, to co dokázala civilní letecká doprava za posledních pár let je až neskutečné. Tyto obrovské kapacity přepravených cestujících se staly špičkou v technologii a vývoji, které člověk dokázal a která se již z historie nevymaže.^[1]

Největší letecké společnosti světa podle:

– přepravených cestujících:

Pořadí	Název společnosti	Počet přepravených cestujících (v milionech)
1	Southwest Airlines	101,911
2	American Airlines	98,162
3	Delta Air Lines	72,9
4	United Airlines	68,4
5	Lufthansa	62,9
6	Air France-KLM	57,6
7	China Southern Airlines	56,9
8	Northwest Airlines	53,7

Tab. 4.1 – Seznam největších aerolinií podle počtu přepravených cestujících v roce 2007 ^[13]

– podle nalétaných kilometrů:

Pořadí	Název společnosti	Počet kilometrů (v miliardách)
1	American Airlines	224,33
2	United Airlines	188,684
3	Delta Air Lines	158,952
4	Air France	123,458
5	Continental Airlines	122,712
6	Northwest Airlines	116,845
7	British Airways	114,896
8	Lufthansa	114,672
9	Southwest Airlines	108,935
10	Japan Airlines	89,314

Tab. 4.2 – Seznam největších aerolinií podle počtu nalétaných kilometrů v roce 2006 ^[13]

– podle hlasování cestujících:

Pořadí	Název společnosti	Stát společnosti	Pořadí v roce 2009
1	Asiana Airlines	Jižní Korea	3.
2	Singapore Airlines	Singapur	2.
3	Qatar Airways	Katar	4.
4	Cathay Pacifik	Hongkong	1.
5	Air New Zealand	Nový Zéland	8.
6	Etihad Airways	Spojené arab. emiráty	7.
7	Qantas Airways	Austrálie	6.
8	Emirates	Spojené arab. emiráty	5.
9	Thai Airways	Thajsko	10.
10	Malaysia Airlines	Malajsie	9.

Tab. 4.3 – Seznam nejlépe hodnocených aerolinií světa v roce 2010 ^[14]

Pozn.: Vyšlo z hlasování v anketě o nejlepší aerolinky roku 2010, které se zúčastnilo téměř 18 milionů cestujících ze 100 zemí celého světa

5. Postup při založení letecké společnosti

5.1 Úvod

Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL) byl zřízen dne 1.4.1997 zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů, jako úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví. Je podřízen Ministerstvu dopravy. V čele úřadu je generální ředitel, kterého jmenuje a odvolává ministr dopravy. ^[2]

Žadatel dříve než podá žádost na ÚCL, musí se rozhodnout jaký typ provozování výdělečné letecké společnosti chce uskutečnit. Žadatel o vydání osvědčení leteckého dopravce i žadatel o vydání povolení k provozování leteckých prací musí splňovat podmínky stanovené Úřadem pro civilní letectví v České republice.

Po zvolení typu provozování své společnosti, musí žadatel obdržet na živnostenském úřadu IČO a to buď to pro právnickou či fyzickou osobu. S tímto pak dodá další potřebné dokumenty a formuláře na podatelně Úřadu civilního letectví, kde se tímto spustí kontrolní a schvalovací proces.

V případě, že veškerá dokumentace bude v pořádku, vydá ÚCL žadateli povolení k provozování leteckých prací nebo osvědčení leteckého dopravce a to na dobu max. 12 měsíců. Po této době si žadatel musí podat žádost o prodloužení AOC nebo LPR.

5.2 Letecké práce

Leteckými pracemi se rozumí letecké činnosti, při kterých letecký provozovatel využívá letadlo k pracovní činnosti za úplatu. Leteckými pracemi se také rozumí využití letadla leteckým provozovatelem.

Letecké práce může provozovat fyzická osoba s trvalým pobytem v České republice nebo právnická osoba se sídlem v České republice na základě povolení, které vydává Úřad pro civilní letectví a to na základě podání žádosti o vydání povolení k provozování leteckých prací. Povolení lze vydat, splňuje-li žadatel podmínky stanovené zákonem pro žadatele pro letecký personál a pro provozování letadel používaných pro letecké práce.

Prováděcí předpis staví jednotlivé druhy leteckých prací, technické a provozní podmínky jejich provozování, náležitosti žádosti o vydání povolení a náležitosti rozhodnutí o vydání povolení.

Provozovatel leteckých činností a uživatel letadla je povinen:

- a) provozovat letovou činnost provozně způsobilým letadlem
- b) zajišťovat leteckou činnost odborně a zdravotně způsobilým leteckým personálem
- c) používat ke vzletům a přistáním letadel a pohybům letadel s tím souvisejícím letiště nebo plochy k tomu určené
- d) provádět lety podle pravidel létání
- e) dodržovat pokyny osob zajišťujících letové provozní služby

Provozovatel letecké činnosti může vyloučit z přepravy osoby, zvířata a náklad, jejichž přeprava by ohrozila bezpečnost leteckého provozu. ^[2]

Administrativa

Aby bylo možné provozovat leteckou organizaci pro letecké práce za účelem výdělečné činnosti, je potřeba získat od Úřadu civilního letectví povolení k provozování leteckých prací.

Postupy k vydávání povolení k provozování leteckých prací vycházejí ze zákona č. 49/1997 Sb., ze dne 6. března 1997 o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (Živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Správní řízení s žadatelem je zahájeno v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb. ze dne 24. června 2004 správní řád, ve znění zákona č. 413/2005 Sb.

Platnost povolení k provozování leteckých prací je dána Úřadem pro civilní letectví a to na základě uvážení, v jaké míře je žadatel seriózní a zda má všechny potřebné materiály v pořádku. Platnost tohoto povolení úřad vydává na dobu jednoho až tří let.

K leteckým pracím se užívá letadlo jako pracovní stroj za účelem podnikání. Podmínky k podání žádosti o vydání povolení k provozování leteckých prací:

- fyzická osoba s trvalým pobytem v ČR, nebo právnická osoba se sídlem v ČR
- minimální věk – 21 let
- odborná způsobilost – ukončené středoškolské nebo vysokoškolské vzdělání s ekonomickým, dopravním, technickým nebo právnickým zaměřením
- nejméně pětiletá odborná praxe v civilním letectví. ^[2]

5.3 Obchodní letecká doprava

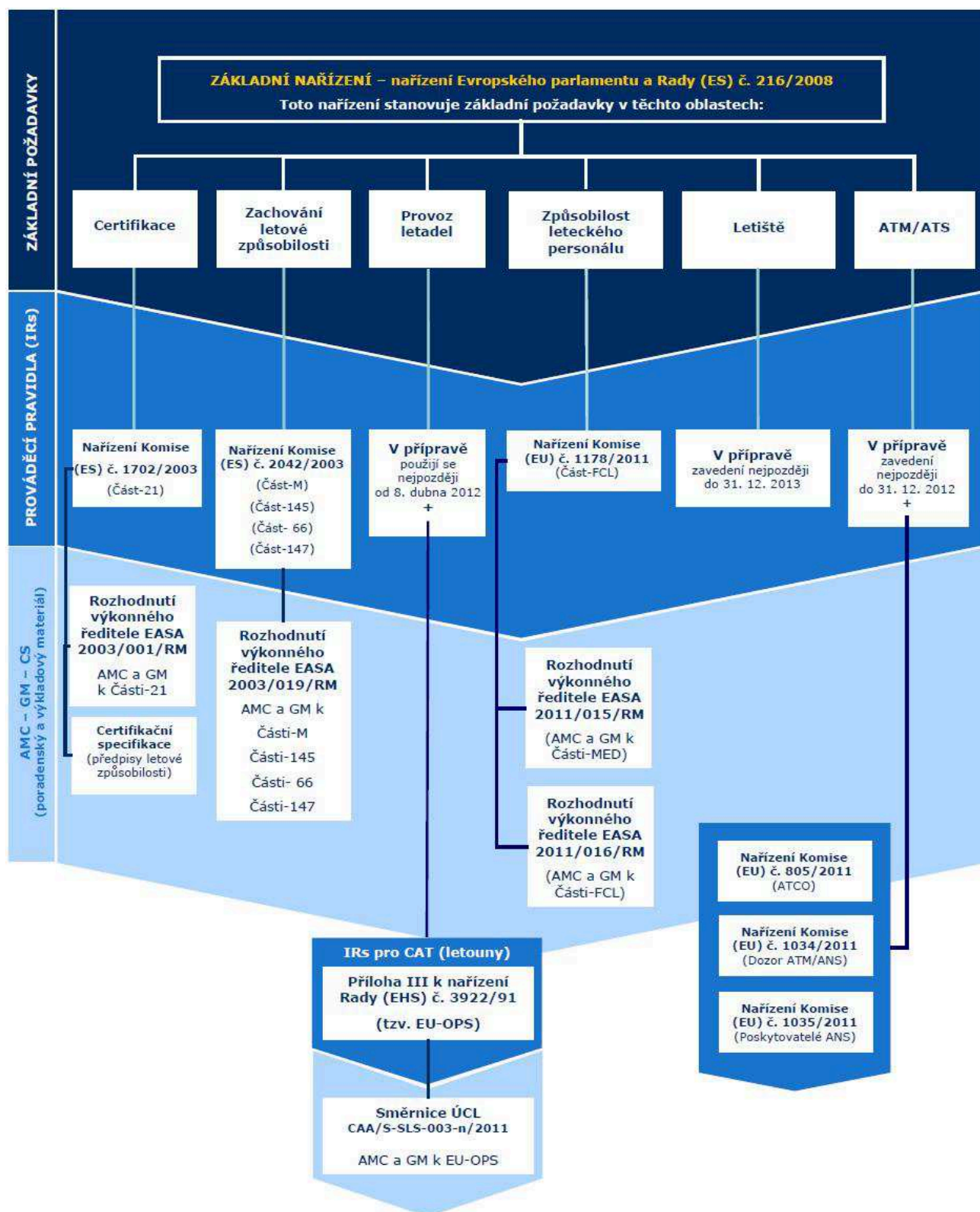
Úvod

Pro účely obchodní letecké dopravy lze letounu provozovat pouze v souladu s požadavky a podmínkami osvědčení leteckého provozovatele AOC, které vydává spolu s provozní licencí Úřad civilního letectví ČR na základě předložené žádosti a splnění předepsaných požadavků a to zejména Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 o vydání licencí leteckým dopravcům, Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1592/02 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení EASA, Zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, prováděcí vyhláškou 108/1997 Sb., přílohou III Nařízení ES 1899/2006 (EU-OPS) – Obchodní letecká doprava letouny a dalších.

I po vydání provozní licence a AOC Úřad civilního letectví stále kontroluje chod těchto nově vzniklých společností. Pod dohledem jsou hlavně správné a včasné údržby letadel, výcviky posádek, plánování letů, například i organizační struktura společnosti, atd.^[2]

Obecně

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v platném znění je základním nařízením, které obsahuje společná pravidla pro civilní letectví a zřízení EASA. Toto nařízení stanovuje základní požadavky v oblasti certifikace, způsobilosti leteckého personálu, zachování letové způsobilosti, provoz letadel, letiště, ATM/ATS.



Obr. 5.1 – Schéma evropské legislativy ^[18]

Žadatel o vydání osvědčení pro provozování obchodní letecké dopravy musí dle stanovených nařízení a předpisů zpracovat a předat úřadu pro civilní letectví postupy v oblasti leteckého provozu, řízení zachování letové způsobilosti a údržby letadel. Tyto předpisy a nařízení jsou následující:

- Nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 o vydávání licencí leteckým dopravcům
- Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 1592/02 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení EASA
- Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů
- Prováděcí vyhláška 108/1997 Sb. v platném znění
- Příloha III Nařízení ES 1899/2006 (EU OPS)
- Nařízení Komise (EC) č. 2042/03 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů
- Směrnice CAA-OLP-01-1/08 – letouny / přijatelné způsoby výkladu (EU OPS)
- Ostatní letecké předpisy v souladu s § 102 zákona č. 49/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů (L2, L13, L17, L8168 atd. mající souvislost s prováděním obchodní letecké dopravy)

Provozovatel, který žádá o vydání osvědčení pro provozování obchodní letecké dopravy na úřadě civilního letectví v ČR musí splňovat tyto základní podmínky a požadavky:

- sídlo obchodní činnosti musí být v České republice
- musí být smluvně zajištěno základní letiště, ze kterého bude prováděna obchodní letecká doprava
- dále také musí být smluvně zajištěno základního letiště, ze kterého bude prováděna ochrana a ošetřování provozovaných letadel

- organizace a řízení provozovatele musí být patřičně přizpůsobena rozsahu a oblasti provozu
- provozovatel musí mít pro své letouny standardní osvědčení letové způsobilosti vydané členským státem a musí být schválen systém údržby letadel
- organizace žadatele musí zavést a udržovat systém jakosti obsahující program zabezpečení, ve kterém jsou uvedeny postupy navržené k ověření a zda jsou všechny činnosti prováděny v souladu s použitelnými požadavky, normami a postupy.

S ohledem na systém jakosti a skutečnost, zda je žadatel o AOC současně i držitelem povolení dle Oprávnění Part-145 (Údržba letadel) či nikoliv. V případě, že provozovatel není držitelem Oprávnění Part-145 musí smluvně zajistit údržbu všech provozovaných letounů s externí organizací, která je oprávněná k údržbě dle Part -145.

Žadatel o AOC musí být současně i držitelem oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti dle Nařízení komise (ES) 2042/2003.

V rámci organizace musí být při podávání žádosti o vydání osvědčení pro provozování obchodní letecké dopravy jmenován:

- Odpovědný vedoucí, který má statutární pravomoc zajišťovat financování a provádění veškeré provozní činnosti a údržby v souladu s normami požadovanými úřadem.
- Vedoucí jakosti, který sleduje dodržování přiměřenosti postupů požadovaných k zajištění bezpečného provozu a letové způsobilosti letounů.
- Vedoucí pracovníci pro oblast letového provozu, systému údržby, výcviku posádek a pozemního provozu.

Vedoucí pracovníci by měli mít dle požadavků ÚCL:

- praktické zkušenosti a odborné znalosti při aplikování leteckých bezpečnostních norem a bezpečnostních provozních postupů v souladu s OPS 1
- znalost provozních specifikací držitele AOC
- znalost odpovídajících částí Provozní příručky držitele AOC

- přiměřené zkušenosti z vedení srovnatelné organizace
- 5 let odpovídajících pracovních zkušeností a z toho nejméně 2 roky by měli být v letectví na přiměřené pozici

Jedna osoba může zastávat více než jednu vedoucí funkci a odpovědný vedoucí může zastávat jednu nebo více jmenovaných funkcí, zaměstnává-li provozovatel na plný úvazek méně než 20 zaměstnanců. U provozovatelů, kteří zaměstnávají na plný úvazek 21 a více zaměstnanců se požadují nejméně dvě osoby, které budou zastávat všechny čtyři oblasti.

Provozovatel budoucí společnosti musí dále zajistit, aby jeho společnost a také řízení této společnosti byla vhodně a patřičně přizpůsobena rozsahu a oblasti provozu, a aby byly stanoveny postupy pro dozor nad provozem. Provozovatel si může s ohledem na typ provozovaného letounu požádat o následující druhy provozu:

- B-RNAV, P-RNAV, RVSM, RNP-APRCH, EFB, MNPS, LVO, ETOPS, RNP-10, Nebezpečné zboží, HEMS.

Žadatel o AOC musí být v Leteckém rejstříku ČR zapsán buď jako provozovatel všech letadel, která hodlá provozovat v rámci provozování obchodní letecké dopravy, nebo musí mít smluvně zajištěn pronájem letounů. Všechny letouny, které jsou provozovány v rámci AOC musí mít platné standardní osvědčení letové způsobilosti vydané členským státem v souladu nařízením Komise (ES) č. 1702/2003, musí mít platné pojistné smlouvy odpovídající Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 785/2004 na počet osob, který odpovídá počtu sedadel daného typu letounu a oblasti provozu.

Letový i technický personál, který bude zaměstnán v obchodní letecké společnosti, musí mít platné příslušné kvalifikace pro oblast a druh požadovaného provozu obchodní letecké dopravy. Za to zodpovídá provozovatel.

Žadatel o vydání osvědčení pro provozování obchodní letecké dopravy musí mít sjednané pojištění odpovědnosti za škody z provozu letadel a ještě před zahájením provozu zaplacené pojistné ve výši odpovídající rozsahu obchodní letecké dopravy. ^[2]

5.4 Postup při zakládání letecké společnosti

Žadatel o vydání AOC nebo LPR je povinen absolvovat následující:

Úřad pro civilní letectví

- Předběžné informace – legislativní požadavky, základní požadavky

Živnostenský úřad

- Jednotný registrační formulář – právnická osoba **viz. příloha č. 1 a 2**, nebo fyzická osoba **viz. příloha č. 3 a 4**.

Úřad pro civilní letectví

- Prohlášení budoucího provozovatele
- Upřesnění požadavků pro žádost o vydání AOC nebo LPR – Zákon č. 49/1997 Sb., JAR – OPS 1/3, JAR 145, ostatní předpisy
- Podání Žádosti o vydání osvědčení leteckého dopravce **viz. příloha č. 5** nebo Žádosti o vydání povolení k provozování leteckých prací **viz. příloha č. 6** + jejich přílohy
- Potřebné dokumenty:
 - Provozní příručka
 - Program prevence nehod a bezpečnosti letů
 - Plán pro nouzové situace
 - Systém jakosti
 - Bezpečnostní program
 - Technický deník letounu
 - Seznam minimálního vybavení letounu

- Výklad řízení zachování letové způsobilosti
- Program údržby letounu

Tvorba potřebné dokumentace

Žádost o vydání osvědčení pro provozování obchodní letecké dopravy musí obsahovat zpracovanou provozní i technickou dokumentaci.

Provozovatel je povinen zajistit, aby veškerý provozní personál byl schopen rozumět jazyku, ve kterém jsou napsány ty části provozní a technické dokumentace, které se týkají jeho povinností a odpovědností, a aby se všichni členové posádky mohli dorozumívat společným jazykem.

Provozní dokumentace

Provozní příručka

Provozní příručka **viz. příloha č. 7** musí být zpracována s ohledem na druh a rozsah zamýšleného provozu a musí být v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.1045. Je důležité, aby obsahem byly skutečné provozní postupy tak, jak budou u společnosti prováděny a nesmí přesahovat podmínky, které jsou obsažené v provozní specifikaci k provozování obchodní letecké dopravy.

Provozní příručka je rozdělena do 4 základních částí:

– Část A; Obecná/základní ustanovení

Obsahuje všechny provozní zásady, pokyny a postupy potřebné pro bezpečný provoz, které nejsou vázány na typ letounu

– Část B; Provoz letounu

Tato část obsahuje všechny provozní zásady, pokyny a postupy, které jsou potřebné pro bezpečný provoz, a které se vztahují k určitému typu letounu. Bere v úvahu rozdíly mezi různými typy, variantami nebo jednotlivými letouny, které jsou používány provozovatelem.

– Část C; Traťové a letištní pokyny a informace

Je to část obsahující veškeré pokyny a informace potřebné pro danou oblast provozu

– Část D; Výcvik

Tato část obsahuje veškeré pokyny týkající se výcviku personálu, který je potřebný pro bezpečný provoz. ^[2]

Program prevence nehod a bezpečnosti letů

Na základě požadavku ustanovení OPS 1.037 je provozovatel povinen stanovit a udržovat program prevence nehod a bezpečnosti letů, které obsahují programy k získání a udržování povědomí o nebezpečí u všech osob zapojených do provozu. Program prevence nehod a bezpečnosti letů může být součástí systému jakosti provozovatele, čímž vlastně vznikne integrovaný systém jakosti a bezpečnosti. Tyto dva systémy se sice navzájem doplňují, ale mají nezávislou funkci z hlediska sledování a kontroly programu prevence nehod a bezpečnosti letů systémem jakosti.

Program prevence nehod a bezpečnosti letů musí obsahovat:

- Programy k získávání a udržování podvědomí o nebezpečí a to u všech osob zapojených do provozu
- Program hlášení událostí, které umožňují shromažďování a hodnocení příslušných hlášení o incidentech a leteckých nehodách a to za účelem zjištění nepříznivého vývoje nebo určení nedostatků v zájmu bezpečnosti letů. Program je určen k tomu, aby chránil totožnost toho, kdo hlášení podává a obsahoval možnost podat toto hlášení anonymně.
- Vyhodnocení příslušných informací, která se týkají leteckých nehod a incidentů a rozšiřování s ním souvisejících informací, ale bez přisuzování viny
- Jmenování osoby odpovědné za řízení programu

Program prevence nehod a bezpečnosti letů může být publikován samostatně nebo současně v Provozní příručce. ^[2]

Plán pro nouzové situace

Plán pro nouzové situace musí být zpracován tak, aby poskytl návod, jaké činnosti musí být prováděny organizací nebo zaměstnanci v případě nouze a musí stanovit odpovědnost, funkce, kroky a jednání různých organizací a personálu, který se nouzovými situacemi právě zabývá.

Plán nouzové situace musí obsahovat následující:

- Řádný a efektivní přechod od normálního (běžného) provozu k provozu nouzovému
- Stanovení orgánů pro nouzové situace
- Přidělení odpovědností pro nouzové situace
- Pravomoci klíčových pracovníků
- Koordinaci úsilí pro řešení nouze
- Bezpečné pokračování provozu nebo navrácení k normálnímu provozu tak brzy, jak to bude možné ^[2]

Systém jakosti

Provozovatel je povinen zavést jeden systém jakosti a to na základě požadavku ustanovení OPS 1.035. Systém jakosti slouží ke sledování dodržování a přiměřenosti postupů požadovaných k zajištění bezpečného provozu a letové způsobilosti letounů, která zahrnují program zabezpečení jakosti, ve kterém jsou uvedeny postupy navržené k ověření, zda jsou všechny činnosti prováděny v souladu s použitelnými požadavky, normami a postupy. Sledování musí obsahovat systém zpětné vazby a to k odpovědnému vedoucímu zajištění nápravných opatření, pokud jsou nezbytná.

Program zabezpečení jakosti obsahuje vymezený časový rozvrh auditů a cyklus periodického přezkoumávání po jednotlivých oblastech.

Pro malé a velmi malé provozovatele může být sestaven program zabezpečení jakosti, který užívá seznam kontrol ve stanoveném čase, spolu s prohlášením potvrzujícím dokončení pravidelného přezkoumání vrcholovým vedením.

Program zabezpečení jakosti může být publikován samostatně v Příručce jakosti provozovatele nebo může být připnut k Provozní příručce.^[2]

Bezpečnostní program

Žadatel o vydání osvědčení pro provozování obchodní letecké dopravy před zahájením svého provozu musí vlastnit schválený bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Bezpečnostní program leteckého dopravce musí být zpracován v souladu s následujícími předpisy a nařízeními:

- Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenské podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Národní bezpečnostní program
- Nařízení Komise (EU) č. 185/2010
- Rozhodnutí Komise (EU) C(2010)/774
- Národní program bezpečnostního výcviku

Bezpečnostní program schvaluje Ministerstvo dopravy ČR a to na základě písemné žádosti.^[2]

Dokumentace řízení zachování letové způsobilosti

Technický deník letounu

Technický deník letounu **viz. příloha č. 8** musí být zpracován v souladu s ustanovením bodu M.A.306 části M k Nařízení komise (ES) č. 2042/2003. Slouží k zaznamenávání závad a nesprávných činností během provozování letadla, podrobností veškeré údržby provedené na letadle během plánovaných návštěv údržby, informací letové bezpečnosti a informací údržby, které potřebuje znát provozní personál. Technický deník letounu obsahuje následující informace:

- informace o každém letu, které jsou nezbytné k zajištění zachování bezpečnosti letů
- platné osvědčení o uvolnění letadla do provozu
- platné prohlášení o údržbě, která udává stav údržby letadla a jaká je nejbližší povinná plánovaná nebo mimořádná údržba
- všechny neodstraněné a odložené závady, které ovlivňují provoz letadla
- všechny nezbytné pomocné instrukce o opatřeních na podporu údržby ^[2]

Seznam minimálního vybavení letounu

Seznam minimálního vybavení letounu (MEL) je seznam sloužící pro provoz letadla, který za určitých podmínek stanoví konkrétní přístroje, položky vybavení nebo funkce, která jsou neschopná provozu při zahájení letu. MEL musí být vypracován jednotlivě pro každý letoun a musí být založen na příslušném základním seznamu minimálního vybavení (MMEL) a klást nejmeně tatáž omezení.

Seznam minimálního vybavení letounu může být vydán samostatně nebo být součástí Provozní příručky. ^[2]

Výklad řízení zachování letové způsobilosti

Výklad řízení zachování letové způsobilosti stanovuje postupy, prostředky a metody organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti. Výklad řízení zachování letové způsobilosti musí být zpracován podle bodu M.A.704 části M k nařízení komise ES č. 2042/2003 ve stávajícím znění a nutností je, aby obsahoval následující informace:

- Prohlášení potvrzující, že organizace bude vždy pracovat v souladu s touto částí a výkladem, které je podepsané odpovědným vedoucím
- Rozsah práce organizace
- Tituly a jména vedoucích pracovníků
- Organizační schéma znázorňující vazby odpovědnosti mezi vedoucími pracovníky
- Seznam personálu, provádějící kontrolu letové způsobilosti
- Obecný popis a umístění provozních prostorů
- Postupy, které upřesňují, jak organizace pro řízení zachování letové způsobilosti zajišťuje vyhovění požadavků části M Nařízení komise 2042/2003
- Postupy změn výkladu organizace řízení zachování letové způsobilosti
- Seznam schválených programů údržby letadel ^[2]

Dokumentace údržby

Program údržby letounu

„Program údržby“ **viz. příloha č. 8** je výraz, kterým je myšleno zahrnout plánované úkoly údržby a s tím spojené postupy a standardní úkoly údržby. Údržba letadla musí být prováděna v souladu se schváleným programem údržby a to přímo pro dané letadlo a v daném čase. Program údržby musí být vytvořen v souladu s čl. M.A.302 Oddílu A, Hlavy C, Přílohy I Nařízení komise (ES) č. 2042/2003 (Část M) a Dodatkem 1 k AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b) se zahrnutím národních požadavků Směrnice CAA-ST-092-n/07 a musí vyhovět:

- instrukcím, která jsou vydaná příslušným úřadem
- instrukcím pro zachování letové způsobilosti
- doplňujícím nebo alternativním instrukcím, která jsou navržena vlastníkem nebo organizací k řízení zachování letové způsobilosti

Program údržby obsahuje detaily, které zahrnují četnost veškeré prováděné údržby a to i včetně jakýchkoliv zvláštních úkolů spojených se zvláštními činnostmi. ^[2]

Podání žádosti

Žadatel podá Žádost o vydání osvědčení leteckého dopravce pro obchodní leteckou dopravu (dále jen AOC) s přílohami, které jsou součástí AOC a odevzdá ji na podatelně ÚCL. Toto podání žadatele o AOC musí být v souladu s ustanovením § 19 zákona č. 71/1967 Sb. o správním řízení (správní řád).

Žadatel také může podat Žádost o vydání povolení k provozování leteckých prací, které je povinen odevzdat s přílohami na podatelně ÚCL. Žádost o vydání povolení k provozování leteckých prací je v souladu s ustanovením § 74 leteckého zákona.

Podatelna označí žádost datem podání, nebo přijetí v případě zaslání žádosti poštou, a označí jej číslem jednacím. Tímto datem podání je zahájeno správní řízení. Podle § 19 odst. (5) na žádost účastníka řízení musí být přijetí podání potvrzeno žadateli o vydání AOC nebo povolení k provozování leteckých prací. Žádost následně postupuje mezi jednotlivými sekcemi úřadu prostřednictvím podatelny a Sekretariátu Kanceláře úřadu na Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ).^[2]

Posouzení žádosti Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ)

Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ) zahájí správní řízení se žadatelem, dále je vede a je správcem spisu řízení na ÚCL. Správní řízení se zahajuje na návrh žadatele řízení podle § 18 Zákona 71/1967 Sb.

Grafické znázornění toku schvalovacího řízení je v příloze č. 9.

Úkony, které provádí ověřování leteckých provozovatelů (KÚ) před schvalování odborných sekcí:

- legislativní požadavky
- základní požadavky
- prohlášení budoucího provozovatele

V případě:

- a) **odsouhlasení** prvotního posouzení KÚ je žádost zařazena do spisu **viz příloha č. 10 spisová složka**. Spis s náležitostmi je postoupen k odbornému schvalování na Sekce. **příloha č. 9. (grafické znázornění)**
- b) **neodsouhlasení** prvotního posouzení KÚ je s účastníkem řízení přerušeno správní řízení podle § 29 Zákona 71/1967 Sb. **příloha č. 11** a účastník řízení je vyzván k doplnění náležitostí **viz příloha č. 12** přerušení správního řízení a výzva účastníka. **příloha č. 9 (grafické znázornění)**
- c) **odstranění nedostatků** se postupuje podle bodu a) **příloha č. 9 (grafické znázornění)** ^[2]

Předání žádosti odborným sekcím

Žádost je rozdělena podle odborného posouzení:

a) Sekce letová a provozní

b) Sekce technická

Spis dle působnosti nebo odbornosti, **příloha č. 10** je rozdělen a odeslán se žádostí o odborné posouzení. Ta žádost posoudí z odborného hlediska a vrátí zpět do sekce Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ) v případě:

- a) Sekce letová a provozní a Sekce technická vydá **kladné** vyjádření, spis zůstává na Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ), do celkového vyjádření.
- b) Sekce letová a provozní a Sekce technická vydá **záporné** vyjádření, spis zůstává na Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ) a žadatel je vyzván k odstranění nedostatků viz. **příloha č. 12.**
- c) **odstranění nedostatků** se postupuje podle bodu a) **příloha č. 9 (grafické znázornění)** ^[2]

Vyhodnocení posouzení sekcí letové a provozní a sekce technické

Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ) přistoupí k vyhodnocení vyjádření Sekce letové a provozní a Sekce technické. V případě, že sekce nemají žádné výhrady po odborné stránce je žádosti možné vyhovět. Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ) zjistí, zda

žadatel splnil veškeré legislativní požadavky a na základě tohoto zjištění bude správní řízení ukončeno.^[2]

Ukončení správního řízení

Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ), sesbírá a vyhodnotí veškeré podklady zjištěné ve správním řízení. Připraví rozhodnutí správního řízení a se spisovou složkou **viz. příloha č. 10** předloží se stanoviskem vedoucím pracovníkem ÚCL:

- vedoucí právního referátu – zástupce Ř/KÚ
- ředitel KÚ
- ředitel ÚCL (podepisuje rozhodnutí ve správním řízení „Osvědčení leteckého dopravce“^[2]

Vydání rozhodnutí ve správním řízení

Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ), zabezpečí distribuci vydaného rozhodnutí ve správním řízení „Osvědčení leteckého dopravce“:

- žadatel řízení, - průvodním dopisem upozornění na dodržení nařízení ES č. 2407/92 z 23.7.1992 o licencování leteckých dopravců
- založit do spisu žadatele Ověřování leteckých provozovatelů (KÚ), „Osvědčení leteckého dopravce“
- Sekce letová a provozní Odbor obchodní letecké dopravy
- Letecký rejstřík ČR
- MD Odbor civilního letectví^[2]

Schvalovací proces

Žádost o vydání osvědčení pro provozování obchodní letecké dopravy musí být předložena nejméně 90 dnů před datem plánovaného zahájení provozu s tím, že provozní příručka musí být předložena nejpozději 60 dnů před datem plánovaného zahájení provozu a Bezpečnostní program schválený MD ČR musí být předložen Úřadu nejméně 30 dní před plánovaným zahájením provozu. ^[2]

Finalizace a zahájení provozu obchodní letecké dopravy

ÚCL vydá společnosti Vydání osvědčení leteckého dopravce nebo Povolení k provozování leteckých prací **viz. příloha č. 16.** AOC a LPR se vydává na dobu max. 12 měsíců. Po uplynutí této doby si provozovatel zažádá o prodloužení AOC nebo LPR. ^[2]

6. Hodnocení cílů

Mým prvním cílem byl historický vývoj leteckých společností. Popsala jsem prvopočátky leteckých společností až situaci do dnešní doby.

V druhém cíli jsem popsala současný stav leteckých společností u nás v České republice a také současný stav ve světě. Jako názorný příklad jsem si vybrala ČSA, které je ikonou českého letectví.

Třetím cílem byl postup při založení letecké společnosti. Zde jsem sestavila také dokumentaci, která je nedílnou součástí tohoto postupu založení letecké společnosti.

7. Závěr

V první části mé bakalářské práce jsem popisovala historický vývoj leteckých společností a to od jejich prvopočátků, kdy vznikaly, jaké letadla tehdy pro své lety používaly, nebo například, kde ve světě se začaly letecké společnosti rozvíjet rychleji a kde pomaleji, jak vznikalo řízení letového provozu, které je v dnešní době samozřejmostí letecké dopravy, nebo také kde vznikl nápad, aby v letadlech létaly letušky. V této části jde vidět, jak si letecká doprava prošla, jak velkými rozkvěty a slávou, tak i naopak velkými krizemi. Tento historický vývoj je popsán do dnešní situace leteckých společností, které navazují v další části mé bakalářské práce.

V této další části je popsána situace současného stavu leteckých společností u nás v České republice a také i současný stav leteckých společností ve světě. V tabulce je vidět kolik leteckých společností v České republice máme, nebo také jsou zde vypsány nejznámější letecké společnosti světa.

V poslední části bakalářské práce je popsán již samotný postup založení letecké společnosti. Názorně je zde ukázáno, co vše musí žadatel o vydání povolení k provozování takové letecké společnosti zajistit, co vše je nutno dodat, aby mohl vznik letecké společnosti proběhnout úspěšně.

Seznam použitých zkratk

A	Airbus
AMC	Acceptable Means of Compliance
AOC	Air Operator Certificate = Osvědčení leteckého dopravce
ATM/ATS	Air Traffic Management, Air Traffic Services
B	Bombardér
B	Boeing
B-RNAV	Basic Area Navigation
CAA	Civil Aviation Authority
č.j.	číslo jednací
ČR	Česká republika
ČSA	České aerolinie (letecká společnost)
DC	Douglas Commercial
DST	Douglas Sleeper Transport
EASA	European Aviation Safety Agency = Evropská agentura pro bezpečnost letectví
EFB	Electronic Flight Bag
ETOPS	Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards
EU	Evropská Unie
IATA	International Air Transport Association
JAR	Joint Aviation Requirement
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (letecká společnost)

km	kilometry
km/h	kilometry za hodinu
KÚ	Kanceláře úřadu
LPR	Letecké práce
LVO	Low Visibility Operations
M	Mach
MD	Ministerstvo dopravy
MEL	Minimum Equipment List = seznam minimálního vybavení letounu
MMEL	Master Minimum Equipment List = základní seznam minimálního vybavení letounu
MNPS	Minimum Navigation Performance Specification
P-RNAV	Precision-Area Navigation
Qantas	Queensland and Northern Territory Aerial Services Limited
RNP-10	Required-Navigation Performance
RNP-APRCH	Required-Navigation Performance - Approach
RVSM	Reduced Vertical Separation Minima
Ř/KÚ	Ředitel/Kanceláře úřadu
SLP	Sekce letově provozní
ST	Sekce technická
Tu	Tupolev
TWA	Trans World Airlines (letecká společnost)
ÚCL	Úřad civilního letectví

Seznam obrázků

Obr. 2.1 – Letenky té doby

Obr. 2.2 – Obraz přepychu na palubách

Obr. 2.3 – Letoun Ford 5-AT Tri – Motor

Obr. 2.4 – Primitivní přístrojové vybavení letounu Ford

Obr. 2.5 – Stavová tabule v dispečerském sále

Obr. 2.6 – Služba prvních letušek na palubách

Obr. 2.7 – Letušky hýřící sex-appealem

Obr. 2.8 – Atraktivní vzhled letounu DC-8

Obr. 2.9 – Anglicko-Francouzský Concorde

Obr. 2.10 – Sovětský Tu-144

Obr. 2.11 – Americký Boeing 2707

Obr. 3.1 – Současný model corporate governance v Českých aeroliniích

Obr. 3.2 – Organizační schéma skupiny

Obr. 3.3 – Detailní organizační struktura ČSA

Obr. 5.1 – Schéma evropské legislativy

Seznam grafů

Graf 3.1 – Náklady a výnosy ČSA od roku 2006 do roku 2010

Seznam tabulek

Tab. 3.1 – Seznam leteckých společností v ČR

Tab. 3.2 – Seznam letadlové flotily ČSA

Tab. 3.3 – Tabulka akcionářů ČSA

Tab. 3.4 – Výnosy od roku 2006 do roku 2010

Tab. 3.5 – Náklady od roku 2006 do roku 2010

Tab. 4.1 – Seznam největších aerolinií podle počtu přepravených cestujících v roce 2007

Tab. 4.2 – Seznam největších aerolinií podle počtu nalétaných kilometrů v roce 2006

Tab. 4.3 – Seznam nejlépe hodnocených aerolinií světa v roce 2010

Seznam použité literatury

Odborná literatura

- [1] R. G. Grant: LÉTÁNÍ 100 LET AVIATIKY. Praha: 2003. ISBN 80-242-1036-3

Letecké předpisy, manuály a formuláře

- [2] Úřad civilního letectví v Praze
- [3] Provozní příručka – letiště Frýdlant nad Ostravicí
- [4] Technická příručka – letiště Frýdlant nad Ostravicí
- [5] Ministerstvo dopravy
- [6] Registrační formuláře – Živnostenský úřad
- [7] Zákon 49/1997 Sb.

Internetová stránky

- [8] ÚCL, formuláře [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
<http://www.caa.cz/formulare/formulare-sekce-letove-a-provozni>
- [9] ČSA, výroční zprávy [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
<http://www.csa.cz/cs/portal/company/news/vyrocnizpravy.htm>
- [10] Česká Národní Banka [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
http://www.cnb.cz/miranda2/export/sites/www.cnb.cz/cs/menova_politika/zpravy_o_inflaci/2008/2008_II/download/zoi_II_2008.pdf
- [11] Česká Národní Banka [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
http://www.cnb.cz/miranda2/export/sites/www.cnb.cz/cs/menova_politika/zpravy_o_inflaci/2007/2007_rijen/download/zoi_10_2007.pdf
- [12] Česká Národní Banka [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
http://www.cnb.cz/miranda2/export/sites/www.cnb.cz/cs/menova_politika/zpravy_o_inflaci/2007/2007 leden/download/zoi_01_2007.pdf


- [13] Největší letecké společnosti [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
<http://www.doprava.cz/html/Cestovani/Nejvetsi-letecke-spolecnosti-sveta-podle-prepravenych-pasazeru-.htm>
- [14] Nejlepší aerolinie světa [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/grafika/2010/09/13/aktualni-zebricek-nejlepsich-aerolinek/>
- [15] Obrázek Concorde [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
http://wallpapers.free-review.net/14__Concorde_supersonic_jet.htm
- [16] Obrázek Tu-144 [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
<http://en.wikipedia.org/wiki/File:Tu-144LL.jpg>
- [17] Obrázek Boeing 2707 [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
http://www.lib.berkeley.edu/news_events/futuristics/sst/1.html
- [18] Schéma evropské legislativy [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
<http://www.caa.cz/easa/zakladni-informace>
- [19] Schéma evropské legislativy [online]. [cit. 2012-05-10]. Dostupný na WWW:
http://www.csa.cz/cs/portal/company/about_us/organizational_structure.htm

Seznam příloh

Příloha 1	Jednotný registrační formulář, právnická osoba, 1. strana
Příloha 2	Jednotný registrační formulář, právnická osoba, 2. strana
Příloha 3	Jednotný registrační formulář, fyzická osoba, 1. strana
Příloha 4	Jednotný registrační formulář, fyzická osoba, 2. strana
Příloha 5	Žádost o vydání AOC
Příloha 6	Žádost o vydání LPR
Příloha 7	Provozní příručka
Příloha 8	Technický deník letounu
Příloha 9	Grafické znázornění
Příloha 10	Spisová složka
Příloha 11 a	Rozhodnutí, 1. strana
Příloha 11 b	Rozhodnutí, 2. strana
Příloha 12	Výzva
Příloha 13	Provozní specifikace
Příloha 14	Rozhodnutí o prodloužení, 1. strana
Příloha 15	Rozhodnutí o prodloužení, 2. strana
Příloha 16	Povolení k provozování leteckých prací

Přílohy

Příloha 1 – Jednotný registrační formulář, právnická osoba, 1. strana

 <p>CRM CENTRÁLNÍ REGISTRAČNÍ MÍSTO</p>	<p>JEDNOTNÝ REGISTRAČNÍ FORMULÁŘ</p> <p>PRÁVNICKÁ OSOBA</p>	<div style="border: 1px solid black; height: 80px; margin: 0 auto; width: 100%;"></div> <p style="text-align: center; font-size: small;">podací razítko</p>
<p>ČÁST A - PODNIKATEL</p>		
<p>01 Podnikatel</p>		
<p>a) obchodní firma / název právnické osoby ^{*)}</p>		
<p>b) právní forma</p>		<p>c) identifikační číslo</p>
<p>02 Sídlo</p>		
<p>a) název ulice</p>		<p>b) číslo popisné c) číslo orientační d) PSČ</p>
<p>e) název obce</p>		<p>f) část obce</p>
<p>g) okres</p>		<p>h) stát</p>
<p>03 Předmět podnikání (u živnosti volně vyznačte čísla oborů činnosti na seznamu) - ve smyslu § 45 resp. § 50 živnostenského zákona ohlašují živnost resp. žádám o koncesi</p>		
<p>pořadové číslo 1.</p>		
<p>04 Statutární orgán nebo člen statutárního orgánu</p>		
<p>a) titul</p>	<p>b) jméno</p>	<p>c) příjmení</p>
<p>e) datum narození</p>		<p>f) rodné číslo</p>
<p>05 Bydliště / pobyt ^{*)} člena statutárního orgánu na území ČR</p>		
<p>a) název ulice</p>		<p>b) číslo popisné c) číslo orientační d) PSČ</p>
<p>e) název obce</p>		<p>f) část obce</p>
<p>g) okres</p>		<p>h) stát</p>
<p>06 Statutární orgán nebo člen statutárního orgánu</p>		
<p>a) titul</p>	<p>b) jméno</p>	<p>c) příjmení</p>
<p>e) datum narození</p>		<p>f) rodné číslo</p>
<p>07 Bydliště / pobyt ^{*)} člena statutárního orgánu na území ČR</p>		
<p>a) název ulice</p>		<p>b) číslo popisné c) číslo orientační d) PSČ</p>
<p>e) název obce</p>		<p>f) část obce</p>
<p>g) okres</p>		<p>h) stát</p>
<p>08 Odpovědný zástupce</p>		
<p>a) titul</p>	<p>b) jméno</p>	<p>c) příjmení</p>
<p>e) státní občanství</p>		<p>f) rodné příjmení</p>
<p>g) datum narození</p>		<p>h) rodné číslo</p>
<p>i) místo narození</p>	<p>j) okres</p>	<p>k) stát</p>
<p>l) pohlaví ^{*)} žena / muž ^{*)}</p>		
<p>09 Bydliště odpovědného zástupce</p>		
<p>a) název ulice</p>		<p>b) číslo popisné c) číslo orientační d) PSČ</p>
<p>e) název obce</p>		<p>f) část obce</p>
<p>g) okres</p>		<p>h) stát</p>
<p>10 Pobyt odpovědného zástupce na území ČR (pro zahraniční osoby)</p>		
<p>a) název ulice</p>		<p>b) číslo popisné c) číslo orientační d) PSČ</p>
<p>e) název obce</p>		<p>f) část obce</p>
<p>g) okres</p>		
<p><small>^{*)} vyplní se pouze u fyzické osoby, která nemá přiděleno rodné číslo</small></p>		
<p>MPO PO – vzor č. 06 (012011)</p>		
<p style="text-align: right;"><small>^{*)} nehodící se škrtněte</small></p>		

Příloha 2 – Jednotný registrační formulář, právnická osoba, 2. strana

11 Datum ustanovení do funkce odpovědného zástupce

12 Ustanovení odpovědného zástupce pro předměty podnikání
(pořadové číslo předmětu podnikání)

13 Provozovna

a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce	g) okres	
h) název provozovny		i) umístění provozovny	
j) datum zahájení provozování živnosti v provozovně	k) identifikační číslo provozovny		
l) provozovna podléhající kolaudaci		m) předměty podnikání provozované v provozovně dle poř. čísla / u živnosti volně číslo oboru	

ČÁST B - DAŇOVÁ REGISTRACE

- přihlašuji se ve smyslu § 125 a násl. daňového řádu k registraci u FÚ v

a) k dani z příjmů právnických osob	b) k dani z přidané hodnoty (přílohou je přihláška k DPH)
c) k dani z nemovitostí	d) k dani silniční
e) k dani z příjmů jako plátcí:	
1) daně z příjmů ze závislé činnosti a funkčních požitků	
2) daně z příjmů vybírané srážkou podle zvláštní sazby daně	
3) zajišťující daň z příjmů	
f) jednání statutárním orgánem, jinou pověřenou osobou nebo zastupování v daňových záležitostech ²⁾	g) jedná se o první daňovou registraci ³⁾
h) očekávaná daňová povinnost daň z příjmů právnických osob	daň silniční
i) čísla účtů u bank, spořitelních a úvěrních družstev, na nichž mám soustředěny prostředky z podnikatelské činnosti	
účet v ČR - číslo účtu / směrový (identifikační) kód	měna, ve které je účet veden
účet vedený v zahraničí - IBAN	vlastníkem účtu je daňový subjekt
j) zahraniční daňové identifikační číslo, stát	k) právní předchůdce - daňové identifikační číslo CZ
l) název právnické osoby včetně dodatku / právní forma	

ČÁST C - OZNÁMENÍ PRACOVNÍHO MÍSTA

- oznamuji ve smyslu zákona o zaměstnanosti volné pracovní místo / obsazení volného pracovního místa ¹⁾ ÚP v

a) místo výkonu práce	b) název profese	c) dle KZAM	d) vznik / obsazenost ¹⁾ ke dni
e) pracovní právní vztah na dobu určitou / neurčitou ²⁾	f) pracovní doba	g) počet míst	h) výše mzdy
i) požadované vzdělání, praxe	j) zveřejňovat		
k) kontaktní osoba na pracovišti	l) poznámky: nabízené výhody, speciální požadavky apod.		

ČÁST D - VYBERTE PROVÁDĚNÉ ÚKONY V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH

a) pro živnostenský úřad	b) pro finanční úřad	c) pro Úřad práce
--------------------------	----------------------	-------------------

ČÁST E – ADRESA PRO DORUČOVÁNÍ

a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce	g) okres	
h) adresu použít i pro následující řízení			


ČÁST F – DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

a) telefon	b) datová schránka	c) e-mail
jméno podatele	příjmení podatele	
vztah k právnické osobě		
V	dne	vlastnoruční podpis

²⁾ zvolením možnosti ANO vzniká povinnost vyplnit příslušnou část Zvláštní přílohy pro finanční úřad

³⁾ zvolením možnosti NE vzniká povinnost vyplnit příslušnou část Zvláštní přílohy pro finanční úřad

Příloha 3 – Jednotný registrační formulář, fyzická osoba, 1. strana



JEDNOTNÝ REGISTRAČNÍ FORMULÁŘ

FYZICKÁ OSOBA

podací razítko

ČÁST A - PODNIKATEL

01 Podnikatel

a) titul	b) jméno	c) příjmení	d) titul
e) pohlaví ¹⁾ žena / muž ²⁾		f) rodné příjmení	
g) všechna dřívější příjmení			
h) rodinný stav		i) místo narození	j) okres
k) stát	l) státní občanství	m) datum narození	n) rodné číslo
o) identifikační číslo		p) obchodní firma (jen u osob zapsaných do obchodního rejstříku)	

02 Bydliště

a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce		
g) okres	h) stát		

03 Místo podnikání

a) místo podnikání trvale shodné s bydlištěm ³⁾ ANO / NE³⁾

b) název ulice	c) číslo popisné	d) číslo orientační	e) PSČ
f) název obce	g) část obce		
h) okres	i) stát		

04 Pobyt na území ČR (pro zahraniční osoby) ³⁾

a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce		
g) okres	h) povolený pobyt do		

05 Předmět podnikání (u živnosti volné vyznačte čísla oborů činnosti na seznamu)
- ve smyslu § 45 resp. § 50 živnostenského zákona ohlašují živnost resp. žádám o koncesi

pořadové číslo 1.	
-------------------	--

06 Provozovna

a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce		
g) okres			
h) název provozovny	i) umístění provozovny		
j) datum zahájení provozování živnosti v provozovně	k) identifikační číslo provozovny		
l) provozovna podléhající kolaudaci ANO / NE³⁾	m) předměty podnikání provozované v provozovně dle poř. čísla / u živnosti volné číslo oboru		

07 Odpovědný zástupce

a) titul	b) jméno	c) příjmení	d) titul
e) státní občanství		f) rodné příjmení	
g) datum narození		h) rodné číslo	
i) místo narození		j) okres	k) stát
		l) pohlaví ¹⁾ žena / muž ²⁾	

08 Bydliště odpovědného zástupce

a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce		
g) okres	h) stát		

¹⁾ vyplní pouze fyzická osoba, která nemá přiděleno rodné číslo
²⁾ vyplní pouze osoba, která má adresu místa podnikání shodnou s adresou bydliště
³⁾ vyplní pouze osoba, která má povolený pobyt

MPO FO – vzor č. 05 (082010)
1
³⁾ nehodící se škrtněte

Příloha 4 – Jednotný registrační formulář, fyzická osoba, 2. strana

09 Pobyt odpovědného zástupce na území ČR (pro zahraniční osoby)			
a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce	g) okres	
10 Datum ustanovení do funkce odpovědného zástupce			
11 Ustanovení odpovědného zástupce pro předměty podnikání (pořadové číslo předmětu podnikání)			
ČÁST B - DAŇOVÁ REGISTRACE			
- přihlašuji se ve smyslu § 33 zákona o správě daní a poplatků k registraci u FÚ v			
a) k dani z příjmů fyzických osob	b) k dani z přidané hodnoty (přílohou je přihláška k DPH)		
c) k dani z nemovitosti	ode dne	d) k dani silniční	ode dne
e) k dani z příjmů jako plátc:	1) daně z příjmů ze závislé činnosti a funkčních požitků		
	2) daně z příjmů vybírané srážkou podle zvláštní sazby daně		
	3) zajišťující daň z příjmů		
f) zastupování v daňových záležitostech: smluvní zástupce ANO / NE ³⁾ (v případě „ANO“ přílohou je plná moc)			
g) čísla účtů u bank, spořitelních a úvěrních družstev, na nichž mám soustředěny prostředky z podnikatelské činnosti			
účet v ČR - číslo účtu / směrový (identifikační) kód		měna, ve které je účet veden	
účet vedený v zahraničí - IBAN		vlastníkem účtu je daňový subjekt ANO / NE ³⁾	
h) zahraniční daňové identifikační číslo, stát		i) právní předchůdce - daňové identifikační číslo CZ	
ČÁST C - OZNÁMENÍ SPRÁVĚ SOCIÁLNÍHO ZABEZPEČENÍ			
- oznamuji ve smyslu zákona č. 582/1991 Sb., následující skutečnosti OSSZ / PSSZ v			
a) datum zahájení samostatné výdělečné činnosti	b) přihlašuji se k dobrovolné účasti na nemocenském pojištění OSVČ od		
ČÁST D - OZNÁMENÍ ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNĚ			
- oznamuji ve smyslu zákona o veřejném zdravotním pojištění zahájení výkonu samostatné výdělečné činnosti zdravotní pojišťovně v			
a) název zdravotní pojišťovny	b) druh (kód) ZP		
c) číslo bankovního účtu / směrový (identifikační) kód	d) výše zálohy		
e) datum zahájení samostatné výdělečné činnosti			
ČÁST E - OZNÁMENÍ PRACOVNÍHO MÍSTA			
- oznamuji ve smyslu zákona o zaměstnanosti volné pracovní místo / obsazení volného pracovního místa ³⁾ ÚP v			
a) místo výkonu práce	b) název profese	c) dle KZAM	d) vznik / obsazenost ³⁾ ke dni
e) pracovní právní vztah na dobu určitou / neurčitou ³⁾	f) pracovní doba	g) počet míst	h) výše mzdy
i) požadované vzdělání, praxe	j) zveřejňovat ANO / NE ³⁾		
k) kontaktní osoba na pracovišti	l) poznámky: nabízené výhody, speciální požadavky apod.		
ČÁST F - VYBERTE PROVÁDĚNÉ ÚKONY V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH			
a) pro živnostenský úřad	počet příloh	b) pro OSSZ / PSSZ	počet příloh
c) pro zdravotní pojišťovnu	počet příloh	d) pro finanční úřad	počet příloh
e) pro Úřad práce	počet příloh		
ČÁST G – ADRESA PRO DORUČOVÁNÍ			
a) název ulice	b) číslo popisné	c) číslo orientační	d) PSČ
e) název obce	f) část obce	g) okres	
h) adresu použít i pro následující řízení ANO / NE ³⁾			
ČÁST H – DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE			
a) telefon	b) datová schránka	c) e-mail	
jméno podatele	příjmení podatele		
V	dne	vlastnoruční podpis	

Příloha 5 – Žádost o vydání AOC

Použita pouze první strana z žádosti o vydání AOC. Celá žádost je k nahlédnutí v příloženém CD.

Předkládají právnické osoby, které žádají o provozování obchodní letecké dopravy

(žádost 1x, přílohy 1x)

Žadatel - vyhotovení:

č.j.:

Datum:

ÚCL - přijetí:

č.j.:

Datum:

Úřad pro civilní letectví

Referát provozovatelů

Letiště Ruzyně

160 08 PRAHA 6

ŽÁDOST O VYDÁNÍ OSVĚDČENÍ LETECKÉHO DOPRAVCE

(§ 67 leteckého zákona)

1. Identifikační číslo: (IČO).....

***Příloha 1 (Prohlášení o nepřidělení IČO)**
nehodící se škrtněte

*

2. Právní forma :

Příloha 2

3. Obchodní jméno (právnické osoby)

Obchodní jméno :

Sídlo právnické osoby – adresa:
– adresa:

Hlavní místo obchodní činnosti*

PSČ Město:..... ...
Ulice č.p.:..... ...
Telefon:.....
FAX:.....
e- mail:.....

PSČ Město:.....
Ulice č.p.:..... ...
Telefon:.....
FAX:.....
e- mail:.....

Adresa provozní základny 1:

Adresa provozní základny 2:

Stát:.....
PSČ Město:..... ...
Ulice č.p.:..... ...
Telefon:.....

Stát:.....
PSČ Město:.....
Ulice č.p.:..... ...
Telefon:.....

Příloha 6 – Žádost o vydání LPR

Použita pouze první strana z žádosti o vydání LPR. Celá žádost je k nahlédnutí v přiloženém CD.

Předkládají fyzické a právnické osoby, které žádají o
provozování leteckých prací

(žádost 1x, přílohy 1x, *bezp.směrnici 1x*)

Úřad pro civilní letectví ČR
letiště Praha Ruzyně
160 08 Praha 6

Žadatel-vyhotovení:

č.j.:

Datum:

ÚCL ČR-přijetí:

č.j.:

Datum:

ŽÁDOST O VYDÁNÍ POVOLENÍ K PROVOZOVÁNÍ LETECKÝCH PRACÍ

(§ 74 leteckého zákona)

* - o vydání povolení k provozování leteckých prací

* - o změnu povolení k provozování leteckých prací/provozní specifikace

(Při požadavku změny se formulář žádosti vyplňuje v celém rozsahu, s tím, že změněné údaje se označí symbolem "Z" a pouze změněné údaje se doloží přílohami.)

(* nehodící se škrtněte)

1. Identifikační číslo: (IČO).....

*Příloha 1

2. Právní forma :

Příloha 2

3. Obchodní jméno a adresa sídla (právnícké osoby) nebo místa podnikání (fyzické osoby) žadatele

Obchodní jméno :

Adresa:.....

Pobočky/kanceláře:.....

.....

.....

PSC :

.....

Telefon :

.....

Fax.:.....

.....

E - mail:.....

.....

Telex :

.....

AFTN:.....

.....

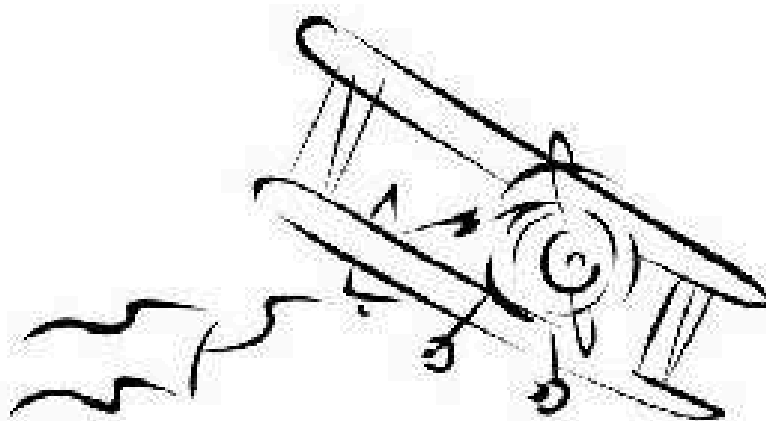
SITA:.....

.....

Příloha 7 – provozní příručka

Použity pouze první dvě strany z provozní příručky pro letecké práce. Celá příručka je k nahlédnutí v přiloženém CD.

Název letecké společnosti



Provozní příručka pro letecké práce

2011

Projednáno s ÚCL pod š.j.:
dne;

Název letecké společnosti

VŠEOBECNÝ DÍL.

O. Správa a řízení provozní příručky.

- 0.1 Systém, doplňování, změny a opravy.
- 0.2 Kontakt
- 0.3 Poštovní adresa a IČO.
- 0.4 Telefon, Fax, E-mail.
- 0.5 Organizační schéma

HLAVA I.

1. Povinnosti a vymezení odpovědnosti

- 1.1 Povinnosti provozovatele.
- 1.2 Odpovědnost provozovatele.
- 1.3 Povinnosti, odpovědnost a práva velitele letadla.
- 1.4 Uznávání typových zkoušek, přezkoušení a kvalifikaci.
- 1.5 Kontrolní činnost a přezkušování leteckého personálu.

HLAVA II.

2. Vymezení odpovědnosti

- 2.1 Osoba odpovědná za provoz letadel - VLP
- 2.2 Osoba odpovědná za údržbu letadel - OUL
- 2.3 Pilot - velitel letadla (VL)

HLAVA III.

3. Posádka letadla

- 3.1 Složení posádky pro VFR lety jednopilotních letadel.
- 3.2 Normy letové doby, pracovní doba a odpočinek posádky
- 3.3 Pracovní doba posádky.
- 3.4 Doba odpočinku posádek. 3.5 Další osoby na palubě.

HLAVA IV.

4. Pravidla létání a postupy pro přípravu k letu a provedení letu.

- 4.1 Lety za dohlednosti
- 4.1.1 Zvláštní lety VFR
- 4.1.1 Plánování letů VFR
- 4.1.2 Lety VFR v identifikačním prostoru AD1Z (AIP - ENR 1.2.3)
- 4.1.4 Navigační příprava.
- 4.1.5 Předletová prohlídka letadla.
- 4.1.6 Meteorologické zprávy a informace.
- 4.1.7 Příprava k letu.
- 4.1.8 Zásoba paliva.
- 4.2.1 Dodržování VFR a podmínek VMC.
- 4.2.2 Radiové spojení na trati.
- 4.2.4 Odpovědač sekundárního radaru.
- 4.2.5 Pokyny pro kontrolu hmotnosti a vyvážení.
- 4.2.6 Normální, mimořádné a nouzové postupy posádky.

HLAVA V. Záměrně nevyužito

Příloha 8 – Technický deník letounu

Použity pouze první dvě strany z technického deníku letounu. Celý obsah deníku je k nahlédnutí v příloženém CD.



Technický popis

■ MORAVAN n.p. OTROKOVICE ■

T E C H N I C K Ý P O P I S

A N Ā V O D K O B S L U Ž E

Typ letounu

Z 142

Výrobce

MORAVAN k.p.

O t r o k o v i c e

Č S F R

Výrobní číslo letounu/číslo serie

Poznávací značka

XX-XXX

4. vydání

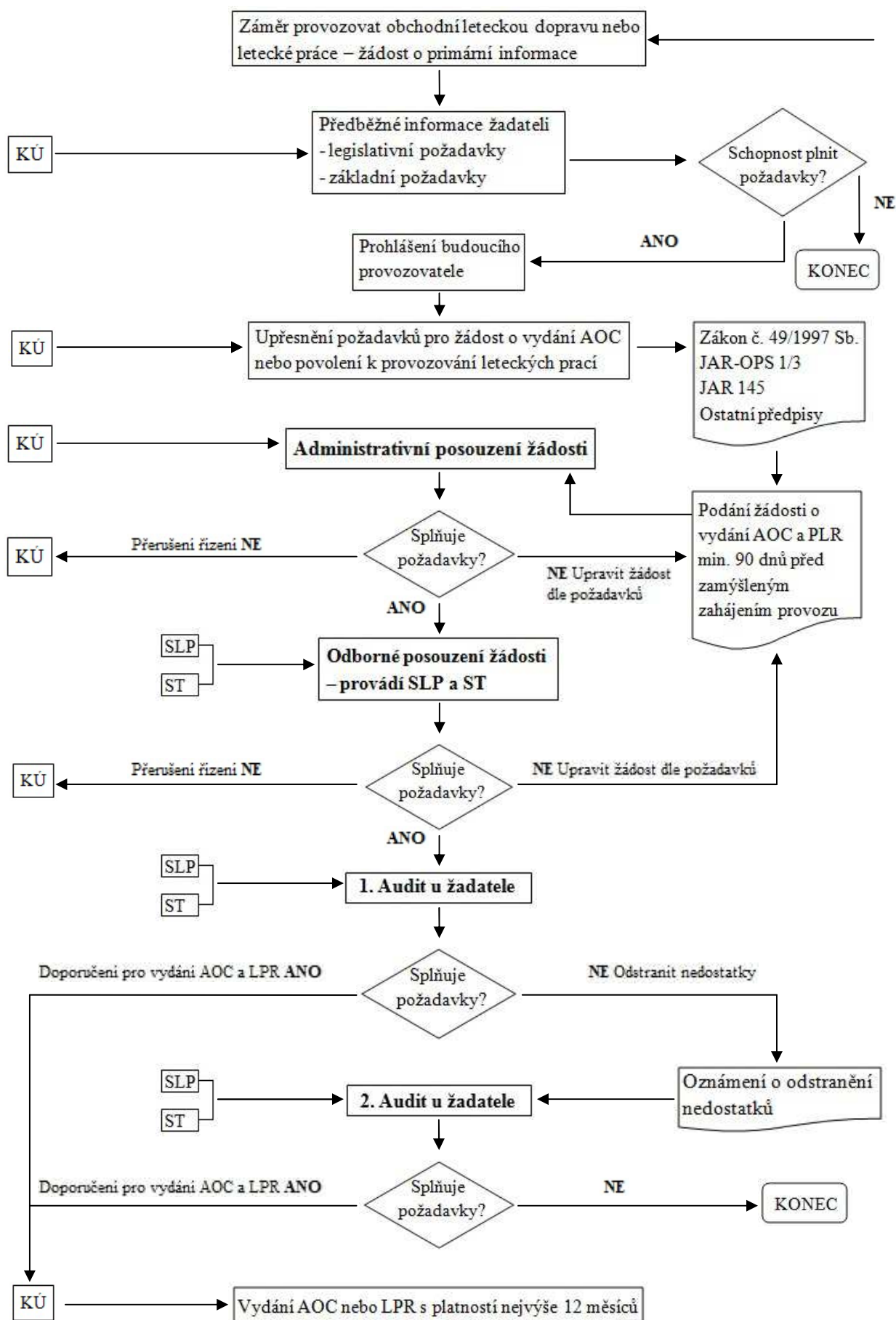
1988

Rev. 4.1990

Příloha 9 – grafické znázornění

Aktivita ÚCL

Aktivita žadatele



Příloha 10 – spisová složka

X.XXXX

05

sekce letová a provozní

jméno, příjmení a podpis
vedoucího KÚ

.....

sekce technická

**Žádost o Obchodní
leteckou dopravu**

jméno, příjmení a podpis
vedoucího referátu
právního zástupce Ř/KÚ

jméno, příjmení a podpis
ředitele KÚ

jméno, příjmení a podpis
ředitele ÚCL

ÚCL-KÚ

X.XXXX

provozovatel požádal o Osvědčení leteckého dopravce

.....

Žádám odborné posouzení:

- sekce letové a provozní
- sekce technické

Příloha č.	Předložené přílohy k zahájení správního řízení podle § 18 odst. 1 zákona č. 71/1967 o správním řízení (správní řád)	ano	ne
1	Prohlášení o nepřidělení IČO		
2	Doklad o existenci podnikatelského subjektu žadatele		
3	Doklad o odborné praxi		
4	Doklad o vzdělání		
5	Výpis z rejstříku trestů		
6	Údaje o rozsahu zamýšlených prací		
7	Finanční způsobilost žadatele		
8	Letadlový park		
9	Příručka pro řízení údržby letadel		
10	Přehled posádek a ostatního leteckého personálu		
11	Organizační začlenění leteckých prací u žadatele		
12	Provozní příručka/provozní směrnice		
13	Bezpečnostní směrnice		
14	Povinné pojištění, certifikát, smlouva		
15	Doklad o zaplacení správního poplatku		
16	Výpis z banky žadatele		
17	Souhlas provozovatele letiště		

příloha 11

**Úřad pro civilní letectví
ČESKÉ REPUBLIKY**

V Praze dne: xx.xx.xxxx

letišť Ruzyně

160 08 PRAHA 6

Č.j.: XXXXXX



ROZHODNUTÍ

Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL) jako věcně a místně příslušný státní orgán podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnostenského zákona, ve znění pozdějších předpisů (dále jen letecký zákon) po provedení řízení dle zákona č. 71/1967 Sb., o správním řízení (správní řád), rozhodl

takto:

řízení ve věci žádosti společnosti se sídlem o vydání Povolení k provozování a osvědčení leteckého dopravce se **přerušuje**.

Odůvodnění:

Dne XX.XX.XXXX bylo zahájeno správní řízení se společností o vydání Povolení k provozování a osvědčení leteckého dopravce v souladu s ust. §69 a §67 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění živnostenského zákona ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k tomu, že podání žadatele nemá všechny náležitosti vyžadované ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb., a ust. § 21 vyhlášky č.108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., vyzval zdejší úřad podle ust. § 19 odst. 3 správního řádu žadatele o doplnění podání, a to do Vzhledem k tomu, že bez vyžádaných údajů a podkladů nelze v řízení pokračovat, správní orgán rozhodl o přerušení řízení. Současně s tímto rozhodnutím je účastníku řízení společnosti se sídlem zaslána výzva o doplnění údajů k žádosti o vydání Povolení k provozování a osvědčení leteckého dopravce.

Příloha 11 b – Rozhodnutí, 2. strana

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí o přerušení řízení se nelze odvolat dle § 29 odst. 3 správního řádu. Po dobu přerušení řízení lhůta podle § 29 odst. 5 správního řádu neběží.

ÚCL bude v řízení pokračovat podle ust. § 29 odst. 4 správního řádu z vlastního podnětu, případně podnětu účastníka řízení, jakmile pominou překážky, pro které bylo řízení přerušeno.

V Praze dne xx.xx.xxxx

.....
ředitel

Obdrží :
IČO:
sídl:

Příloha 12 – Výzva

Příloha 12

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

ČESKÁ REPUBLIKA

letišťe Ruzyně
160 08 PRAHA 6

kancelář úřadu

Tel. : xxxxxxxx

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

AFTN : LKPRYIT

Fax : 22056 1823

E-mail : xxxxxx@caa.cz

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Vaše zn.:

Č.j.
XXXXXXXXXX

Vyřizuje:.
IXXXXXXXXXX

V Praze dne
xx.xx.xxxxx

Věc: Výzva žadatele o doplnění náležitostí k vydání Povolení k provozování a osvědčení leteckého dopravce

Vaše společnost dne xx.xx.xxxx předala na Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL) žádost o vydání povolení k provozování a osvědčení leteckého dopravce.. ÚCL Vás

vyzývá,

k doplnění Vaší žádosti o vydání Povolení k provozování a osvědčení leteckého dopravce údaji podle zákona č.49/1997 Sb., vyhlášky č.108/1997 ze dne 23.dubna 1997.

Žádost musí být doložena těmito doklady:

-
-
-

S pozdravem

.....
ředitel

Příloha 13 – Provozní specifikace

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ
CIVIL AVIATION AUTHORITY

ČESKÁ REPUBLIKA



CZECH REPUBLIC

PROVOZNÍ SPECIFIKACE OPERATION SPECIFICATION

Příloha Povolení k provádění leteckých prací vydaného provozovateli :
Annex to the Aerial Work Operator Permit issued to:

XXXXX

Druhy provozu:

- letecké práce v lesním hospodářství a ochraně životního prostředí
- rozhazování letáků
- vleky kluzáků
- vleky reklamních transparentů
- hlídkové, pozorovací, měřicí a kontrolní lety
- letecké snímkování
- výsadkové lety
- výuka výkonných letců v letecké škole

Types of operations

- aviation work in forestry and environmental protection
- leaflets scatter
- gliders towing
- banner towing
- patrol, observer, measurement and inspection flights
- air photography
- parachute flights
- flight crew training

Typy letadel

Types of aircraft

XXXXX

Pravidla letu, zvláštní podmínky a specifikace:

Flight rules, special conditions and specifications:

VFR

VFR

Oblasti provozu nebo linky:

Areas of operations or lines:

Česká republika

Czech Republic

Tato Provozní specifikace je nedílnou částí Povolení číslo:

This Operation Specification is the integral part of the Permit No.:

XXXXX

Vydáno pod č.j. / Issued by Ref.No :

XXXXX

Datum vydání / Date of issue :

XXXXX



jméno a příjmení inspektora
vrchní inspektor / AOC inspector

Příloha 14 – Rozhodnutí o prodloužení, 1. strana

**ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ
CIVIL AVIATION AUTHORITY**

ČESKÁ REPUBLIKA



CZECH REPUBLIC

č.j.: **XXXXX**

Rozhodnutí:

Úřad pro civilní letectví rozhodl na základě žádosti **XXXXX** dne **XXXX** o prodloužení povolení k provozování leteckých prací

takto:

podle ustanovení § 74 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů se vydává

POVOLENÍ K PROVOZOVÁNÍ LETECKÝCH PRACÍ

Označení žadatele : **XXXXXX**

IČO: **XXXXXX**

Sídlo: **XXXXXX**

Počet a druhy letadel: viz Provozní specifikace

Druh leteckých prací: viz Provozní specifikace

Podmínky provozování leteckých prací: jsou uvedeny v příloze, jež je nedílnou součástí tohoto rozhodnutí.

Povolení se vydává na dobu: **XXXXXX**

Odůvodnění:

Podle § 68 odst.4 zákona č. 500/2004 Sb. správní řád, odůvodnění není třeba, neboť správní orgán prvního stupně vyhověl v plném rozsahu žádosti.

Poučení:

Proti tomuto rozhodnutí se lze podle § 81 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád podat do 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí odvolání k odboru civilního letectví Ministerstva dopravy ČR prostřednictvím Úřadu pro civilní letectví.

V Praze dne **XXXXXX**



jméno a příjmení inspektora
vrchní inspektor

Příloha 15 – Rozhodnutí o prodloužení, 2. strana

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ CIVIL AVIATION AUTHORITY

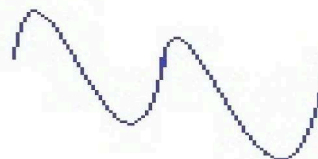
ČESKÁ REPUBLIKA



CZECH REPUBLIC



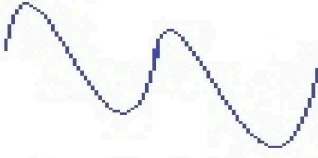
Příloha k rozhodnutí č.j. **XXXX** ze dne **XXXX** o prodloužení povolení k provozování leteckých prací

1. Nedílnou součástí této přílohy je dvou jazyčná česko - anglická provozní specifikace, která je součástí palubní dokumentace každého letadla provozovatele provozujícího letecké práce.
2. Provozovatel oznámí Úřadu pro civilní letectví do 15 dnů od vzniku veškeré změny, ke kterým ve společnosti došlo a kterými se mění údaje v žádosti o toto Povolení a údaje stanovené v § 21 Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb..



jméno a příjmení inspektora
vrchní inspektor

Příloha 16 – Povolení k provozování leteckých prací

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ CIVIL AVIATION AUTHORITY		
ČESKÁ REPUBLIKA		CZECH REPUBLIC
POVOLÉNÍ K PROVOZOVÁNÍ LETECKÝCH PRACÍ AERIAL WORK OPERATOR PERMIT		
Tímto se potvrzuje, že provozovatel This certifies that Operator		
XXXXXX		
splnil požadavky zákona č.49/97 Sb. o civilním letectví § 74 a prováděcího předpisu pro vydání tohoto povolení a je tímto oprávněn uskutečňovat letecké práce v souladu se zmíněným zákonem, českými letecko-provozními předpisy a Provozní specifikací, která je nedílnou součástí tohoto osvědčení. has met the requirements of the Civil Aviation Act of the Czech Republic and Regulations prescribed thereunder for the issuance of this certificate, and is hereby authorized to operate in aerial works in accordance with the Act and Regulations prescribed thereunder, and in accordance with the Operation Specification which is the integral part of this certificate.		
Držitel Povolení je povinen dodržovat předpisy vydané Ministerstvem dopravy ČR. Permit Holder shall comply with the regulations issued by Ministry of Transport of the Czech Republic.		
Toto Povolení je platné pouze ve spojení s Provozní specifikací označenou stejným číslem, je nepřenosné a pokud se jej provozovatel nevzdá nebo nebude jeho platnost pozastavena nebo zrušena zůstává v platnosti do: XXXX This Permit is valid only in connection with the Operation Specification carrying the identical number, it is not transferable and, unless sooner surrendered, suspended or revoked, shall continue in effect until: 28.2.2015		
Povolení č. / Permit No.	XXXXXX	
Vydáno pod č.j./Issued by Ref.No. :	XXXXXX	
Datum vydání :/Date of issue	XXXXXX	
		
		jméno a příjmení inspektora vrchní inspektor / AOC inspektor